

Андрей ФУРСОВ

История Воронежского трамвая



1926 — 2009

Андрей ФУРСОВ

**История
Воронежского
трамвая**

Воронеж 2010 Кварта

УДК 625.46 (470.324) (09)

ББК 39.82 (2 Рос-2 Вор)г

Ф 62

Фурсов А.

Ф 62 История Воронежского трамвая/Фурсов А.А. —
Воронеж: Издательство «Квартг», 2010. — 152 с.

ISBN 978-5-89609-151-6

В книге рассматриваются вопросы, связанные с оценкой места и роли воронежского трамвая в экономической и социальной жизни мегаполиса в исторической ретроспективе. Хронологически последовательно на большом историческом промежутке времени показаны становление, функционирование, социально-экономическая проблематика, развитие и завершение деятельности воронежского трамвая.

Это специализированный труд по истории воронежского трамвая, выполненный на основе анализа обширного массива архивных и музейных материалов, периодической печати, специализированных изданий, воспоминаний жителей города с большим количеством исторических документов, фотографий, карт, схем маршрутов движения воронежского трамвая.

Для широкого круга читателей.

УДК 625.46 (470.324) (09)

ББК 39.82 (2Рос-2Вор)г

Scan. Obolev 2011z

© А.А. Фурсов, 2010

© Издательство «Квартг», 2010

ISBN 978-5-89609-151-6

Предисловие

Уважаемые читатели! Вы держите в руках книгу, посвященную истории воронежского трамвая. Более 80 лет трамвай был неотъемлемой частью города, в истории которого были взлеты и падения, разрушение и созидание. На протяжении многих лет трамвай являлся основным видом транспорта в Воронеже. Тысячи людей создавали транспортную систему, по которой ежегодно перевозились миллионы людей.

Книга разделена на несколько глав.

Первая глава знакомит читателей с некоторыми периодами истории Воронежа, которая представлена с момента его основания в 1585 году до настоящего времени.

Во второй главе книги читатели познакомятся с историей воронежской конной железной дороги (конки). История конки написана с момента открытия в 1881 году до последних дней ее работы. Помимо истории создания конки вы узнаете правила пользования конкой, тарифами на проезд и маршрутной сетью конных экипажей.

В третьей главе описывается многолетняя история воронежского трамвая, включающая в себя открытие новых трамвайных линий, поступление вагонов в город и многое другое. Большинство выдающихся событий в истории трамвая снабжены историческими иллюстрациями, картами, схемами, фотографиями. Подробно даны история постройки трамвая в дореволюционные годы; запуск движения в довоенный период; восстановление трамвайной сети в послевоенный период; нелегкие 1990-е годы и начало стагнации трамвая в 2000-х годах, впоследствии приведшее систему к закрытию.

В четвертой главе читатели узнают об инфраструктуре воронежского трамвая, основу которой составляли три трамвайных депо (№ 1, 2, 3) и крупный трамвайно-ремонтный завод — ВРПТЗ, а также Северном мостовом переходе и Вогрэсовском мосте через Воронежское водохранилище, по которым проходили трамвайные маршруты между правым и левым берегами города.

В пятой главе книги подробно описываются трамвайные маршруты Воронежа в разные годы. Маршруты с 1943 по 2009 год классифицированы с указанием остановок по ходу следования. В качестве иллюстраций представлены маршрутные схемы, путевые листы, проездные билеты.

Все материалы в книге снабжены фотографиями, большая часть из которых ранее не публиковалась в открытом доступе, в том числе снимки из музея трамвайно-троллейбусного управления и Воронежского областного архива. В дополнение публикуется схема трамвайных маршрутов Воронежа по состоянию на 1989 год. Именно тогда трамвайная сеть города достигла наивысшего расцвета.

Автор будет признателен за присланные отзывы, замечания, отклики, пожелания, фотографии и воспоминания из жизни воронежского трамвая.

I. История города Воронежа



Современный герб Воронежа

Впервые город Воронеж был упомянут в 1177 году в связи с битвой владимирских и рязанских князей и побегом Ярополка Рязанского в «Воронож». Позже, в мемуарах венгерского монаха Юлиана, выдающегося путешественника Европы в средние века, Воронеж был упомянут в 1235 г., при описании войск Батыея — «третья часть остановилась против реки Дона близ замка, также княжества русских». Многие историки склонны считать, что речь в данных мемуарах идет именно о Воронеже, а некоторые историки на основании указанных мемуаров и старинных летописей предполагают, что Воронеж существовал как древнее поселение еще в XII столетии.

Следующая летописная запись о Воронеже появляется в 1284 году. При описании расправы татар с населением Курского княжества в летописях описываются «Воронеские леса». Предположительно под этими «лесами» подразумевается место у реки Воронеж.

Официальной датой основания Воронежа считается 1585 год. Существование Воронежа в 1585 году было до-



Воронеж в первые годы существования. Гравюра XVI века

казано записью в Разрядном приказе от 1585 года «об отписке рязанских бортных ухажьев и рыбных ловель новому городу Воронежу». Воронежская крепость была построена под руководством первого городского воеводы Семёна Федоровича Сабурова. На строительство нового города были присланы крестьяне из Данкова, Переславля Рязанского, Рязьска, а также плотники, стрелыцы и другие служилые люди.

В 1590 году Воронеж был разрушен каневскими черкесами, но сразу после этого был немедленно восстановлен. Причиной скорого восстановления Воронежа историки склонны считать то, что город был расположен на бойком торговом пути; при слиянии реки Воронежа с Доном. В середине XVII века торговля достигла здесь больших размеров. Воронеж не мог надолго оставаться исключительно военной крепостью, и поэтому стал быстро развиваться в качестве торгового города. Однако через некоторое время стали возникать новые, более укрепленные города, построенные на юге Руси. Новые города получили новые права и преимущества. Одним из таких прав стало право беспошлинной торговли и безоборочного шинкования. В то же

время Воронеж был лишен подобных привилегий, и в связи с этим по торговле Воронежа был нанесен сильный удар.

В годы смуты (XVII век) воронежцы были настроены против официальной власти. На это повлиял плохой урожай хлеба 1601 года в центральной части Московского государства. От голода умирало множество людей, многие из которых искали продовольствие на юге страны, в том числе и в самом Воронеже. Появление большого количества переселенцев seriously усложнило ситуацию с продовольствием в городе. Все это привело к высказыванию недовольств властью. Именно поэтому в 1605 году Воронеж поддержал самозванца — Лжедмитрия I, а после его смерти не принял воцарение Василия Шуйского.

В 1670 — 1671 годах в стране проходила Крестьянская война под предводительством С.Т. Разина, родной дядя которого жил в Воронеже. В это время воронежские воеводы смогли не допустить мятежа в городе, а вооруженное восстание вокруг Воронежа было подавлено царскими войсками под руководством белгородского воеводы Г. Романовского. К 1677 году в городе было более 300 посадских, подьячих и крестьянских дворов (без слобод), а также 15 церквей, из которых 3 — монастырские.

В 1682 году по решению собора была образована Воронежская епархия, которую возглавил епископ Митрофан в возрасте 58 лет. В 1683 году было документально зафиксирована численность Воронежского солдатского полка — 1099 солдат (580 человек из Воронежа и Воронежского уезда).

В апреле 1696 года царь Петр I отправил в город Костёнск (сегодня — село Костёнки) солдата Преображенского полка Ф. Катасонова для обследования найденных там костей мамонта. Этот год можно считать началом археологических исследований в России.

С 1696 по 1722 год царь Петр I посещал Воронеж 13 раз, проведя в городе более 500 дней. В это время Воронеж фактически становился столицей России. Примечательно, что именно в Воронеже в 1699 году был подписан союзный договор между Россией и Данией.



Крепость Воронеж. Гравюра XVII века

Значимой страницей в истории Воронежского края было строительство здесь по решению Петра I русского военного флота в конце XVII — начале XVIII века. Флот строился для ведения боевых действий на Азовском и Черном морях, с целью борьбы с Турцией за берега этих морей.

В 1696 — 1711 годах в Воронеже и прилегавших к Воронежскому адмиралтейству территориях было построено около 215 кораблей для первого в истории России регулярного военно-морского флота, благодаря которому удалось завоевать крепость Азов, а впоследствии подписать мирный договор с Турцией для начала войны со Швецией.

В 1700 году в Воронеже были установлены большие железные часы с пятью боевыми колоколами. Это были одни из первых общественных часов в России. В то время их появление в городе означало повышение его статуса. В том же году Воронеж перестал подчиняться воеводе Белгородского полка; городом стал управлять начальник Адмиралтейского приказа.

В 1711 году Воронеж становится губернским городом, административным центром Азовской губернии.

В 1725 году губерния получает название Воронежской. Территория ее была весьма обширной. Воронежская губерния в середине XVIII века простиралась на северо-восток до Волги, до Нижнего Новгорода, на юг — до Азовского моря. Резкое сокращение размеров губернии произошло в 1779 году, в ходе административных реформ Екатерины II.

В 1772 году по инициативе правительства в Воронеже образовалось первое в России «акционерное торговое общество для мореходства», с высочайше утвержденным уставом и с правом заказывать мореходные суда в военных адмиралтействах. Военная верфь в Воронеже существовала недолго, и вскоре была совершенно упразднена.

В начале XIX века в городе возникают первые народные училища и гимназии. В 1798 году открывается губернская типография. В 1800 году в ней издается первый научный труд по истории края — книга Е. А. Болховитинова «Историческое, географическое и экономическое описание Воронежской губернии». С 1802 года в Воронеже работает профессиональный театр. В 1804 году на девяти главных улицах введено свечное освещение, всего же работало 417 свечных фонарей. С 1838 года начинается регулярное издание газет. В Воронеже жили народные русские поэты А. В. Кольцов (1809 — 1842 гг.) и И. С. Никитин (1824 — 1861 гг.). В 1864 году открылась первая публичная библиотека.

К середине XIX века в Воронеже проживало почти 40 тысяч человек, а по числу населения город занимал 12-е место в России.

В 1860 — 1870 годах через территорию губернии были проложены первые железные дороги. В Воронеже возникают крупные промышленные предприятия, такие как Воронежские железнодорожные мастерские — в 1868 году, завод Столля — в 1869 году, и многие другие. По переписи 1897 года население Воронежа составляло 84 100 человек. Городская территория располагалась на правом берегу реки Воронеж, к ней примыкали пять слобод: три — на правобережье и две — на левобережье. К концу XIX века



Воронеж, вид на Большую Дворянскую улицу с высоты птичьего полета.
Открытка XIX века

в Воронеже действовало 47 фабрик и заводов. Торговые обороты Воронежа превысили 3,5 миллиона рублей.

На рубеже XIX и начале XX веков Воронеж был одним из красивейших губернских городов. Ему принадлежали 38271/3 десятины земли, из которых городская территория составляла до 800 десятин, а почти всю остальную землю занимали лесные владения. Количество домов превысило отметку в 5500, из них более половины — каменных. В конце XIX века в городе было несколько железнодорожных станций.

В октябре 1905 года в Воронеже шли массовые беспорядки. 21 — 22 октября 1905 года произошел черносотенский погром. В том же году в воронежском дисциплинарном батальоне недалеко от города произошел мятеж, который был подавлен. В декабре 1905 года в Воронеже прошла политическая стачка. 16 декабря 1905 года Воронеж был объявлен на военном положении. С помощью властей Тамбова беспорядки удалось подавить.

С 30 октября 1917 года Воронежем стали управлять представители советской власти.

В 1926 году в Воронеже была проведена междугородная телефонная связь. По переписи населения 1926

пешественной в декабре 1926 года. в Воронеже проживало 120 тысяч человек. С 1928 по 1934 год Воронеж являлся административным центром большой по размерам Центрально Черноземной области. В это время город активно развивался, осваивались территории на левом берегу реки Воронеж для строительства крупных промышленных предприятий в годы первых пятилеток.

В 1930 году были основаны химико-технологический институт и лесохозяйственный институт. 2 августа 1930 года в Воронеже была осуществлена первая в СССР выброска войскового десанта.

С 13 июня 1934 года Воронеж — административный центр Воронежской области (по постановлению Президиума Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Центрально-Черноземная область была разделена на две области: Воронежскую и Курскую). В предвоенные годы шло быстрое расширение городской территории и благоустройство Воронежа. По проведенной переписи в 1939 году городское население составило 362,8 тысячи человек, а город занял 19-е место в СССР по количеству жителей.

В сентябре 1941 года на фронт был отправлен Воронежский добровольческий полк. Он вошел в состав 100 стрелковой дивизии. По пути на фронт ей первой было присвоено звание 1-й гвардейской стрелковой дивизии. Впоследствии полк тоже получил гвардейское звание и закончил войну освобождением австрийской столицы — Вены весной 1945 года. В связи с приближением к Воронежу немецких войск 22 октября 1941 года был создан городской комитет обороны. 7 ноября 1941 года по указанию ставки в Воронеже был проведен парад новых войск. Таких парадов было всего три — в Москве, Воронеже и Кузнецове.

Из-за численного превосходства в личном составе и лучшей подготовки немцам удалось вплотную подойти к Воронежу без серьезных потерь и 6 июля 1942 года захватить правобережную часть города.

7 июля 1942 года был создан Воронежский фронт. До 25 января 1943 года советские войска обороняли Воро



Главная улица Воронежа — проспект Революции. 1950 год

неж, выполняя важную задачу — прикрывали Москву с юга и сковывали силы венгерских дивизий. В ходе наступательной операции «Малый Сатурн», а затем Острогожско-Россошанской и Воронежско-Касторненской наступательных операций силами Воронежского фронта были разгромлены 2-я немецкая, 8-я итальянская и 2-я венгерская армии. При этом потери немецких войск составили 320 тысяч солдат и офицеров. Под Воронежем были разгромлены 26 немецких дивизий, а количество пленных офицеров было больше, чем под Сталинградом.

С 7 июля 1942 года по 25 января 1943 года Воронеж частично находясь под немецкой оккупацией, понес значительный ущерб. По данным комиссии Государственного контроля в Воронеже было разрушено 92 % всего жилого фонда. Во время Великой Отечественной войны Воронеж стал местом жестоких кровопролитных боев Красной Армии с немецко-фашистскими захватчиками, продолжавшихся 212 дней: с 28 июня 1942 года по 25 января 1943 года. Линия фронта проходила непосредственно через весь город, гитлеровцы так и не смогли захватить Воронеж целиком. 25 января город был освобожден.

Восстановление Воронежа началось сразу же после его освобождения от немецко-фашистских захватчиков 25 января 1943 года, и к 1950 году было практически полностью завершено. За этот период были восстановлены многие здания и архитектурные памятники города.

В 1950-е годы в городе заработали новые предприятия, такие как Воронежский керамический завод, шинный завод и многие другие. На предприятии КБХА был разработан кислородно-керосиновый жидкостно-ракетный двигатель РД0105 для третьей ступени ракет-носителей «Луна». С помощью этого двигателя в 1959 году впервые в мире была достигнута вторая космическая скорость. На его основе был создан двигатель для третьей ступени ракеты-носителя, которая вывела в космос космический корабль «Восток» с первым в мире космонавтом Ю. А. Гагариным на борту.

Население города стабильно возрастало, и к 1959 году составило 448,2 тысячи человек.

Именно на Воронежском авиационном заводе в 1968 году был впервые в мире серийно построен сверхзвуковой пассажирский самолет Ту 144, а в октябре 1977 года первый отечественный широкофюзеляжный самолет Ил-86.

В 1960-е и 1970-е годы продолжалось развитие города сопровождавшееся расширением жилого фонда, появлением новых благоустроенных микрорайонов.

В 1972 году было создано Воронежское вооружение. При этом были утеряны остатки церкви Взыскания погибших середины XIX века и здания адмиралтейства Петра I на Петровском острове, а Адмиралтейская церковь оказалась в подтопленном состоянии. В 1975 году, в дни празднования 30 летия Победы над немецко-фашистскими захватчиками город Воронеж Указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден орденом Отечественной войны I степени за мужество и героизм, проявленные в годы Великой Отечественной войны, и успехи в развитии народного хозяйства.

В 1986 году Воронеж праздновал свое 400-летие. К юбилею город был награжден орденом Ленина. Были отреставрированы исторические и архитектурные памятники, проведена интенсивная научно-исследовательская работа, издан ряд работ по истории города. Была завершена реставрация и состоялось освящение Успенской адмиралтейской церкви.

В 1990 году Министерство культуры и Госстрой РСФСР внесли Воронеж в список исторических городов России. В 1992 году, в 6,5 км от черты города, было начато строительство Воронежской атомной станции теплоснабжения, которое было приостановлено по результатам проведенного среди воронежцев референдума. В начале и середине 1990-х годов были заключены договоры о побратимских отношениях между Воронежем и городами Шарлотт (США), Чуштин (КНР) и Сливен (Болгария).

После распада СССР в корне изменилась политико-экономическая ситуация в стране. Многие крупнейшие промышленные предприятия Воронежа оказались на грани банкротства, большинство из них вошли в концерны и холдинги с другими предприятиями.

В 1990-е годы многие городские церкви были возвращены епархии. Была начата их реставрация. В 1989 году в Воронеже основано колокололитейное предприятие.

С 1998 по 2009 год строился новый Богоявленский кафедральный собор.

В начале XXI века в Воронеже были установлены памятники А.П. Платонову, И.А. Бунину, А.С. Пушкину, С.А. Есенину, О.Э. Мандельштаму и В.С. Высоцкому. В 2005, 2007 и в 2009 годах в Воронеже впервые в России стали проводиться Всероссийские фестивали виолончельного искусства. Ведется активное строительство торговых, развлекательных и бизнес-центров различного класса.

В 2008 году городу присвоено почетное звание Российской Федерации «Город воинской славы». Произошло изменение герба Воронежа и Воронежской области.

В городе функционируют 37 высших учебных заведений и более 50 средних специальных учебных заведений.

в которых обучаются свыше 125 тысяч учащихся и студентов. Дети дошкольного возраста посещают 116 действующих детских садов, около 118 тысяч школьников посещают 125 городских школ.

Под охраной государства находится свыше 300 памятников архитектуры, построенных в разные века.

Традиционно богата культурная жизнь города. Действует множество театров, кинотеатров, ресторанов, кафе и магазинов. По-своему уникальны и неповторимы коллекции крупных воронежских музеев: краеведческого, Художественного музея им. И. И. Крамского, музея боевой славы «Арсенал» и музея великого циркового артиста А. Л. Дурова.

Современный город Воронеж является крупным промышленным и культурным центром Центрально-Черноземного района.



Панорама правобережной части города — Чернозёмии мост
2010 год. Фото А. Фурсова

II. История Воронежской конки

Первый городской вид транспорта, появившийся в Воронеже, был конно-рельсовый — лошади тянули вагончик с людьми, шедший по рельсовой колее. Данный вид транспорта начал свою работу в будущей столице Черноземья в конце XIX века — 1891 году.

До запуска конки основные городские перевозки осуществляли извозчики. Их основным местом нахождения являлась извозничья биржа на Старокопной площади (часть современной площади им. В. И. Ленина), где любой житель города мог договориться с извозчиком о доставке в любую часть города. Однако тарифы на извозничьи перевозки были достаточно высокими для большинства населения, да и сами извозчики не отвечали нуждам города. В 1886 году на заседании городской думы воронежские предприниматели Андрей Николаевич Горчаков и Леонид Петрович Блюммер предложили к рассмотрению проект о строительстве в Воронеже конно-железной дороги.

После возникновения железных дорог французский инженер Луба предложил в 1831 году устраивать рельсовые пути по улицам больших городов для перевозки пассажиров на сажирских вагонах лошадьми, вместе с тем конка позволяла осуществлять перевозки. В Нью-Йорке Луба создал компанию по строительству конно-железных дорог, и через полтора года, в ноябре 1832 года, первый вагон конки двинулся по маршруту Нью-Йорк — Гарлем. Новый тип железных дорог очень быстро распространился в Европе, а в 1836 году мещанин Эльманов спроектировал первую в России конную рельсовую дорогу.

К концу XIX века конка была построена в большинстве крупных городов и губернских центров России — Санкт-Петербурге, Москве, Самаре, Екатеринбурге, Ростове, Новгороде. Общая протяженность рельсовых путей конки составила около 600 километров. В большинстве случаев конка строилась при участии иностранного капитала.

На заседании городской думы 16 октября 1886 года, предложение предпринимателей было одобрено, и 16 июня

1887 года Воронежской городской управой была заключена концессия с инженером Горчаковым, по которой ему предоставлялось право устройства сети конно-железных дорог для перевозки пассажиров и грузов в городе Воронеже. Конно-железные перевозки были обложены налогом; ежегодно в городскую казну полагалось выплачивать с каждого пассажирского двухэтажного вагона по 40 рублей в течение первых тридцати лет и по 50 рублей в течение десяти последних лет. С каждого одноэтажного вагона причиталось по 30 и 40 рублей соответственно. А за товарный вагон или платформу требовалось выплатить по 10 рублей. Общая же сумма, выплачиваемая за год, по истечении первых 5 лет эксплуатации, должна была быть не менее 600 рублей. В зимнее время при необходимости вместо вагонов предполагалось использовать сани, налог с которых не взимался.

Конка в Воронеже строилась четыре года. По центральным улицам города были проложены рельсы в две колесницы шириной в один метр. Укладка была произведена по технологии, когда рельсы не выступали над дорожным полотном, не препятствуя свободному проезду по улицам. Незадолго до завершения работ, в июне 1891 года, А. Н. Горчаков передал договор со всеми правами и обязанностями бельгийской компании «Акционерное общество конно-железных дорог в России».

1 августа (23 по новому стилю) 1891 года открылось движение по первому маршруту конки — от железнодорожного вокзала по Большой Дворянской улице (ныне — проспект Революции) к Ново-Митрофановской церкви (ныне — район современного цирка).

Воронежские конки были двух типов: летние открытые, и зимние — закрытые. Зимние конки по своему виду походили на первые марки трамваев. Вагоны делались из дерева твердых пород, однако немало было на конках и металлических деталей. Лошадям было гяжело тащить такие вагоны. На конке существовали задняя и передняя площадки, над которыми не было крыши, поэтому они считались местами 2 го класса. Места же, крытые сверху, считались



Конка у здания вокзала. 1914 год. Фото Г. Фомина

тались местами 1-го класса, в них пассажиры восседали под крышей. В зависимости от класса взимались и платы за проезд. Стоимость проезда в летнее время (с 1 апреля по 1 октября), и в зимнее время (с 1 октября по 1 апреля) с утра до вечера, ограничивалась городским управлением в 2,5 копейки с версты (1,06 километра) за 1-й класс, и в 1,5 копейки с версты за 2-й класс. В остальное время плата могла быть вдвое выше. Оплата же за грузы устанавливалась перевозчиком самостоятельно, но повышение ее могло быть только со специального разрешения Городского Управления. Для первого маршрута, от вокзала до конца 1-й Острогожской улицы (ныне — ул. Пушкинская) или обратно, стоимость проезда была установлена в 5 копеек. Дети до 3 лет перевозились бесплатно, если не занимали отдельного места.

Конки летнего типа имели поперечные сиденья, как трамваи в Воронеже в 1960-х годах. Закрытые конки имели две продольные скамьи. В таких вагонах на каждого пассажира полагалось вдоль скамьи 10,5 вершков (один вершок — 44,45 мм). На каждой скамье в закрытом вагоне размещалось по 6 пассажиров. Кроме этого, на передней

площадке было два места для сиденья, и двум пассажирам разрешалось стоять. На задней площадке, кроме двух сидящих пассажиров, могли находиться еще 4 стоящих пассажира. Таким образом, закрытый вагон конки вмещал 22 пассажира, не считая кондуктора и кучера конки. В случае полного заполнения конки кондуктор вывешивал на средней площадке красный флаг или соответствующую табличку с надписью.

Освещалась конка вечером керосиновыми фонарями. Время зажигания их и тушения определялось «временем захождения и восхождения солнца». В 1891 году первая конка выходила на улицы города от Ново-Митрофановской церкви в 7 часов утра, а последняя заходила на почтовую стоянку в 10 часов вечера. От вокзала первый вагон отходил в 7.30, последний в 10.30 вечера.

Правила пользования воронежскими конно-железными дорогами в 1891 году были довольно несложными, состояли из малого количества пунктов, прав и ограничений.

Вот, например, некоторые из них:

«— для входа и выхода пассажиры могут требовать полной остановки вагона на всяком месте движения за исключением закруглений, стрелок и подъемов;

входить в вагон и выходить из него с передней площадки, безусловно, воспрещается:

— вводить или вносить в вагон собак не допускается;

— курить разрешается на площадках и в открытых вагонах;

— к проезду не допускаются в нетрезвом виде и в грязной одежде: убоищники, трубочисты, ассенизаторы;

— прислуга, сопровождающая вагон должна быть трезвая и здоровая...»

Обратите внимание — входить и выходить разрешалось только с задней площадки, это делалось в первые годы существования конки для того, чтобы не мешать кучеру и не отвлекать его от дороги. О безопасности движения заботились и в те давние времена. С годами правила пользования конкой усложнялись. К работе конки, ее пассажирам стали предъявляться более высокие требования



Конка на улице Воронежа. 1912 год.

Фото из государственного архива Воронежской области

В каждом экипаже присутствовал кондуктор, продававший литерные билеты. Каждый вагон был оснащен тормозами, фонарями и номером. Внутри каждого вагона были вывешены правила для пассажиров.

В связи с началом движения конки городская дума опубликовала Обязательное Постановление, запрещавшее езду по рельсам в экипажах различного рода. Также запрещалось загромождать и портить пути. Вагоны конки имели преимущество при приближении вагона: все экипажи должны были свернуть к боковым сторонам улицы, а при переездах через пути экипажам следовало уступить дорогу конке. Скорость вагонов ограничивалась 12 верстами в час, но при этом наименьшая скорость между конками и рельсами должна была быть не менее 7,5 верст в час. Таким образом, экипажи передвигались достаточно неторопливо, и ловкие пассажиры имели возможность выйти или запрыгнуть в конку прямо на ходу. В местах, где линии конки перескакали крутые подъемы, дежурный фрейтор, который подпрягал еще одну или две пары лошадей и подпогал въехать конку на гору, затем на ровном

участке выпрягали дополнительных лошадей и поджидали следующий вагон.

К началу XX века в Воронеже действовали три маршрута конно-железной дороги: Первый, самый протяженный маршрут, брал свое начало у железнодорожного вокзала, затем по улице Кольцевой выходил на Большую Дворянскую (ныне — проспект Революции), по которой пересекал Староконную площадь (ныне — площадь им. В. И. Ленина) и далее сворачивал на Большую Девичью (сегодня этот участок улицы носит название ул. Платонова), по которой выходил на 1-ю Острогажскую улицу (сегодня — ул. Пушкинская), и заканчивался у Новостроившегося кладбища (сегодня на его месте построен цирк).

Второй маршрут пересекался с первым на Староконной площади (ныне — площадь им. В. И. Ленина) и тянулся по прямой линии Ново-Московской улицы (ныне — ул. Пехановская) от Митрофановского монастыря (ныне главный корпус ВГУ) до западной окраины города — Заставы. Третий маршрут шел по Большой Девической улице (ныне — ул. Сакко и Ванцетти) и Петровскому спуску (ныне — ул. Степана Разина), от Девичьего рынка (ныне рынка не существует) до Городского сада (ныне — Первомайский сад). Маршрут был самым трудным и неторопливым из-за сложного рельефа местности.

В 1914 году Воронежской городской думой было принято постановление «О порядке содержания конно-железных дорог в Воронеже и о пользовании ими публикой». Многие из пунктов этих правил перешли, с изменениями, в правила пользования воронежским трамваем; однако многие пункты трамваю по тем или иным причинам подойти не могли.

Власти обязывали акционеров общества по эксплуатации конки пускать в обращение вагоны «исправные во всех частях, чистые, опрятные и имеющие — снаружи: надпись конечных станций, а по мере надобности и промежуточных; порядковый номер вагона, фонари для освещения входных площадок и с цветными стеклами для сигнализации (чтобы было видно, какого маршрута подходит конка),

табличку с надписью «мест нет» и красный флаг выставляемый в случае заполнения вагона числом пассажиров по числу определенных в нем мест.

Внутри: номер вагона, название конечных станций, число мест и плата за проезд, запрещение курить внутри вагона и на площадках и о приглашении публики в санитарных целях не сорить и не плевать на пол, ящик с надписью: «для жалоб», фонари для освещения, расписание движений, табличка наименьших пробегов (время, расстояние). В отличие от 1891 года, правила пользования конкой 1914 года запрещали курение в открытых и в закрытых вагонах. Остановки вагонов разрешалось делать только «на местах, отмеченных столбами с надписью».

Много места отведено в правилах безопасности движения. Езда вскачь была запрещена, ограничена скорость движения как меньшая, так и большая. Подчеркивалось, что движение вагонов должно производиться с надлежащей осмотрительностью. На перекрестках, мостах, спусках и закруглениях движение вагонов должно производиться шагом. В случае одновременного движения двух или более вагонов в одном направлении они должны были следовать на расстоянии 10 сажень (одна сажень — 2,18 метра) один от другого.

Работники конки ежемесячно подвергались врачебному осмотру на зрение и слух. Пассажирам воспрещалось разговаривать с кучером при исполнении им своих обязанностей и вообще каким-либо образом отвлекать его внимание».

В целях безопасности движения служащим конки разрешалось курить табак только при остановках вагонов на конечных станциях. Тормоза на передней и задней площадках должны были содержаться в порядке, что бы при их помощи можно было бы останавливать вагон на протяжении не более 7 футов (фут — 30,48 см) по выемке места пути».

Кучер и кондуктор не должны были допускать переполнения вагона. Была определена сторона вагона для входа и выхода — правая по ходу движения. Не забывали прави

ла и о культуре обслуживания пассажиров. «Все без изъятия служащие, — говорилось в правилах, — должны быть вполне вежливы и предупредительны к публике. При приближении вагонов к местам остановок кондуктор обязан во всеуслышание объявить название места остановки и дать сигнал об остановке; если же желающих покинуть вагон или войти в него, нет, то вагон может пройти мимо места остановки».

В случае беспорядка кондуктор должен обращаться к содействию полиции. При исполнении обязанностей служащие не должны позволять себе брани, крика и других неприличных действий».

Все служащие конки были опрятно одеты в крепкую форму и на груди и фуражке имели номер и значок с обозначением своей должности. Контролерам разрешалось не носить формы, но они были обязаны иметь на груди и головном уборе указывающие на их положение значки. Хотя контролеры на конке были лицами весьма заметными, штрафов они не брали. Пассажиру, не соблюдавшему правил проезда, или «зайцу» предлагалось удалиться из вагона. При несогласии с требованием кондуктора или контролера он удалялся из вагона полицией. Штраф брался уже в полицейском участке отнюдь не за безбилетный проезд или нарушение правила, а деньги шли в пользу городских властей.

Конка не терпела нетрезвых людей. Кондукторы, кучера, форсйторы и сторожа не допускались до работы даже в легкой степени опьянения. Нетрезвым пассажирам запрещался проезд на конке. Были в правилах пользования конкой пункты, предусматривавшие бережное отношение к ее железному пути. Воспрещалась, например, «посыпка путей следования вагонов солью как в чистом, так и в смешанном с песком виде». Запрещалось бросать или сваливать мусор, грязь и снег на рельсовые пути. Однако движение экипажей легковых извозчиков по полотну дороги было беспрепятственно, по дороге вагонам они уступали.

Конка показала себя как удобный и доступный городской транспорт. К 1915 году конно-железной дорогой вос



Маршруты движения Воронежского конно-рельсового транспорта в 1900 году

1. Вокзал - НовоМитрофановское кл.
2. Митрофановский монастырь - пл. Застава
3. Девичий рынок - Городской сад



пользовались свыше двух миллионов ста тысяч человек. В годы Первой мировой войны конно-рельсовое хозяйство пришло почти в полный упадок, к концу 1916 года большая часть ее линий закрылась.

В 1917 году «Городской исполнительный комитет общественного спокойствия» издал постановление о запрете работы конки, так как в вагонах происходили драки за свободные места, пассажиры получали увечья. В это же время акционерное общество заявило об убыточности конки и прекращении маршрутного движения. К июню 1918 года в городе курсировало три вагона на конной тяге. Во время боев за город в 1919 году движение конки вновь было остановлено. Лишь к сентябрю 1922 года удалось восстановить один вагон и обеспечить его движение по маршруту от вокзала до цирка. Стоимость проезда была установлена в размере 200 000 рублей, что в ценах того времени равнялось двум фунтам хлеба.

Однако город не мог поддерживать в хорошем состоянии парк конно-рельсового транспорта. Движение конки было окончательно прекращено к концу 1922 года.

В 1923 году кладбище вагонов конки увидел шофер Варфоломеев. Он решил приспособить вагоны под автобусы. Вместе с другими шоферами он установил один вагон конки на платформу от трехтонного грузовика. После переоборудования вагон был отремонтирован и покрашен.

В феврале 1923 года на улицы Воронежа вышел первый в истории города автобус по бывшему маршруту конки от вокзала до цирка.

Общие тенденции по замене трамваями конно-рельсового транспорта в большинстве крупных городов России не оставили в стороне и Воронеж. Соответствующее решение о строительстве трамвая было принято Городской думой в 1913 году. Но судьбы распорядились иначе, задержав пуск трамвая на долгие двенадцать лет. Этого времени прошло Первая мировая война, революция, а затем и гражданская война. Все работы по строительству трамвая были закончены точно в срок — в мае 1926 года. Так закончился «конный век».

III. История трамвая в городе Воронеже

История воронежского трамвая началась в далеком 1911 году — именно тогда по указанию городской думы Воронежа была сформирована специальная трамвайная комиссия по вопросу постройки трамвая, под председательством гласного думы К. К. Шаурова. Конка уже не могла обеспечивать потребности растущего города, а строительство трамвайного транспорта было запланировано в большинстве крупных городов.

«Отцы города» заявили, что трамвай убьет конку и концессия сама по себе прекратит свою деятельность. В январе 1912 года дума заслушала доклады городской управы и трамвайной комиссии. В них было высказано мнение, что трамвай — по примеру других городов России и зарубежных стран — должен быть муниципальным предприятием. Обосновывалось такое предложение приобретением шлюза на реке Воронеж и построить там гидроэлектростанцию, которая бы обеспечила пуск трамвая. Дума, в основном, согласилась с этими выводами, но отвергла использование шлюза для сооружения гидроэлектростанции. После этого проектирование трамвайных путей было за 3500 рублей заказано управляющему московским трамваем Михаилу Константиновичу Поливанову и Н. И. Сушкину.

Проект трамвая был разработан. Для первой очереди трамвая предполагалась закупка 18 моторных вагонов по цене 9,5 тысяч рублей каждый. Для обустройства «вагонного сарая» — трамвайного депо — было запроектировано выделение 100 тысяч рублей.

В 1-й очереди планировалась постройка 12,9 км трамвайного пути.

Общая годовая выручка трамвайного предприятия по проекту могла составлять 310 тысяч рублей, а чистая прибыль от эксплуатации трамвая должна была составить 88 тысяч рублей. Выручка на один вагон в день для 1-й очереди трамвая могла составить около 26 рублей. Годовые

отчисления в городскую казну предполагались на уровне 99 тысяч рублей.

В 1-й очереди трамвая планировалось запустить 5 трамвайных маршрутов:

* № 1: «Военные казармы» — Железнодорожный мост» (протяженность — 11,5 км, число вагонов на маршруте — 4);

* № 2: «Железнодорожный мост» — «Сельскохозяйственный институт (СХИ)» (протяженность — 3,4 километра, число вагонов на маршруте — 1);

* № 3: «Большая Чижовская улица» — Железнодорожный мост» (протяженность — 7,8 км, количество вагонов на маршруте — 3);

* № 4: «Вокзал ЮВЖД» — «Большая Чижовская улица» (протяженность — 7,3 км, число вагонов на маршруте — 5);

* № 5: «Вокзал ЮВЖД» — «Самофаловская площадь» (протяженность — 7,8 км, число вагонов на маршруте — 3)

Во 2 и 3 очереди трамвая планировалось запустить еще 3 трамвайных маршрута:

* № 6: «Вокзал ЮВЖД» — «Чернавский мост» (протяженность — 10 км, число вагонов на маршруте — 6);

* № 7: «Чугунное кладбище» — «Богословская площадь» (протяженность — 4,9 км, число вагонов на маршруте — 3);

* № 8: «Городская бошня» — Митрофановский монастырь» (протяженность — 5,6 км, вагонов на маршруте — 3);

Планировалось использование трамвайных путей для перевозки грузов по городу. В течение года грузооборот мог доходить до 15 млн пудов груза (1 пуд = 16,4 кг). Тариф на перевозку 1 пуда груза предполагалось установить в 0,5 копеек. Общая годовая выручка за перевозку грузов должна была составить 75 тысяч рублей.

Для запуска трамвая было необходимо получить большое количество электроэнергии. Увеличивать же мощность действующей электростанции не представлялось возможным, поэтому в том же 1912 году было принято решение о строительстве новой станции трёхфазного переменного тока.

Проектанты и городская управа выбрали площадку для электростанции на берегу реки Воронеж по улице

Большая Успенская (сегодня — ул. Софьи Перовской). Площадка, однако, снова оказалась весьма неудачной. Она не удовлетворяла элементарным требованиям для нормальной эксплуатации станции. Доставка топлива предусматривалась гужевым транспортом по центральным улицам города и под крутую гору (сегодня — ул. Чернышевского). Место к тому же затопливалось высокими паводковыми водами, а в засушливые годы резко ухудшалось водоснабжение электростанции. Эксплуатация построенной электростанции доставила в дальнейшем много неприятностей.

К середине 1912 года был полностью решен вопрос о постройке трамвая, для чего в Воронеже следовало выпустить заем на сумму 1825 тыс. рублей. Для прокладки трамвайной линии необходимо было отрезать часть частной усадьбы, а владелица не дала на это согласия. Тогда гласный думы Романихин согласился за 100 тысяч рублей пропустить трамвай через свою усадьбу.

Возглавить строительство трамвая городская управа пригласила опытного инженера Владимира Александровича Радцига, который внес в первоначальный проект ряд существенных поправок, инженеру не понравились две вещи — и именно: применение рельсов типа Фенке (с желобком) и метровая колея для рельсового пути. В. Радциг возвращается в Москву, где говорит с одним из проектировщиков воронежского трамвая — Сушкиным. Против применения рельсов типа Фенке рельсами типа Виндоль он не возражал, но метровую колею требовал оставить. Инженеру пришлось пойти на уступки. Впоследствии, по воспоминаниям самого Радцига, он сделал техническую ошибку, согласившись уступить. «Эта ошибка обошлась мне много дороже, чем все остальные».

В конце октября 1912 года Радциг приезжает в Воронеж и начинает работу. В качестве помощников он пригласил инженера Г. П. Альбицкого, работавшего в Царицыне, и специалиста желобкогонщика Э. И. Тубиленца. Кроме того, в Воронеж приехал державный мастер, работавший на постройке Одесского трамвая — М. Х. Ман-

сименко. Сначала предстояло построить паротурбинную электростанцию на берегу реки Воронеж, рядом с городским водопроводом. Мощность ее была запроектирована на уровне 2000 квт (2 x 1000 квт). Кроме пассажирского трамвая, предполагалось пустить товарное движение по улице Кольцовской в товарных железнодорожных вагонах к двум мельницам и маслобойным заводам.



Владимир Александрович Радциг (1881-1960) — крупный советский энергетик, внесший большой вклад в развитие электрификации страны. Он руководил строительством первой в СССР электрифицированной железной дороги в Баку и Ивановской электростанции на торфе, спроектировал множество электростанций в тресте «Энергострой», а также теплоэлектростанций в институте «Теплоэлектропроект». Руководил пуском трамвайного дви

жения в городе Царицыне (современный Волгоград).

В первые месяцы работы началась постройка электростанции, фасады которой были спроектированы известным городским архитектором — Михаилом Николаевичем Замятниным.

Были сданы основные заказы на оборудование. Изготовление котлов с паровым дутьем заказали английской фирме Бабкок Вилькоккс, турбины — немецкой фирме, вагоны с моторами и оборудованием — Нюрнбергскому заводу. Были заказаны также рельсы и шпалы.

По первоначальному проекту в город должны были поступить 18 трамвайных моторных вагонов по цене 8,5 тысяч рублей и 3 электровоза по цене 12 тысяч рублей. Первая же очередь строительства депо, которое тогда называли просто — вагонный сарай, могла вместить до 20 трамвайных моторных вагонов.

В начале июля 1914 года началась война с Германией. Инженеру удалось пере заказать турбины в Швейцарии у фирмы Броун Бовери, а котлы для станции уже успели прийти в Воронеж. Работы по укладке путей, постройке депо и дома при нем были продолжены. Трамвайные пути сначала были проложены по второстепенным улицам, чтобы пассажиры конки перешли на трамвай. Все эти работы к 1915 году были выполнены. После завершения основных работ на трамвае и станции Радциг переходит на строительство кабельного завода.

С началом Первой мировой войны дальнейшее строительство и запуск трамвайной системы стали невозможны, а конка продолжала успешно работать. За Первой мировой войной следует революция и Гражданская война. В стране меняется политическая обстановка, и пуск трамвая был отложен.

В связи с экономическим спадом и нестабильностью власти конка стала ходить нерегулярно. В условиях повсеместной национализации частной собственности владелец конки уже не мог обеспечить бесперебойную работу данного вида транспорта. В 1922 году по городским маршрутам курсировал лишь один вагон на конной тяге.

К 1924 году население Воронежа превысило 100 тысяч человек. Отсутствие централизованной системы общественного транспорта стало сдерживать дальнейшее развитие города, вследствие чего в Воронеже вновь поднимается на рассмотрение вопрос о постройке трамвая. Решением горисполкома в 1925 году начались работы по прокладке линии.

В связи с недостатком топлива для электрической станции у городской власти появился интерес к строительству гидроэлектростанции на реке Воронеж. Проработку данного проекта поручили молодому губернскому мелиоратору, ставшему впоследствии известным писателем, Андрею Платоновичу Платонову; однако строительство ГЭС было отвергнуто на заседании Госплана СССР.

Несмотря на отклонение проекта строительства ГЭС, городские власти не отказались от планов строительства



Прокладка трамвайной линии у парка культуры и отдыха
(позднее — парк «Динамо»). 1926 год.

Фото из государственного архива Воронежской области

трамвая. Для создания необходимых энергетических мощностей было принято решение произвести реконструкцию здания тяговой подстанции на ул. 25 Октября, в том числе смонтировать там три умформера и токораспределительный щит. Все работы проводились под руководством инженера горэлектростанции Б. Г. Тихомирова. Одновременно с постройкой энергохозяйства выполнялись работы по изготовлению деталей трамвайного пути и контактной сети. Работы вели коллективы многих промышленных предприятий города: особый вклад в прокладку трамвайного пути внесли рабочие Машиностроительного завода им. Ленина, завода им. Коминтерна (ныне — Воронежский экскаваторный завод им. Коминтерна), коллективы воронежских (ныне — Воронежский вагоноремонтный завод им. Дзержинского) и отрожских железнодорожных мастерских (ныне — Воронежский вагоноремонтный завод им. Тельмана).

Трамвайные пути были положены на центральных улицах, было увеличено количество колеи. До начала постройки трамвая в Воронеже улица функционировала конно-завьюженной дорогой. Основной трамвайный путь во время

строительства в 1914 году проходил по Мало Дворянской улице, она была параллельна главной Большой Дворянской улице. Городская дума считала, что проведение пути по второстепенной улице поможет уничтожить конного конкурента. В 1925 году было принято решение о переносе трамвайного пути на главную улицу. При первоначальной прокладке трамвайной линии в 1914 году получались некоторые углы, на которых кривые нормальной колеи не укладывались, поэтому пришлось остановиться на метровой колее. В 1925 году расстояние между колесами было сделано нормальным — 1 м 524 мм. Кроме того, старый путь для движения по нему не годился — за годы простоя он был частично разрушен и пришел в негодность: для запуска трамвайного движения его пришлось бы полностью перекладывать заново.

В апреле 1926 года с коломенского завода в трамвайное депо № 1, расположенное на ул. 9 Января, поступили первые 5 моторных вагонов (однако один из вагонов поступил без мотора, поэтому в первые дни начала движения на линию он не вышел). Работники трампарка сразу приступили к подготовке их в рейс. Они сразу столкнулись с серьезными трудностями при наладке вагонов — ведь мастеровских, как таковых, еще не было; нормальных инструментов и материалов — тоже. Первые вагоны, прибывшие в Воронезж на железнодорожной платформе, пришлось отгружать и подавать в депо вручную.

13 апреля 1926 года в Воронеж приезжает И. И. Мочалов, монтер коломенского завода, который привез с собой все необходимые инструменты, чертежи, ящики с остатками и контроллерами. В этот же день началась окончательная наладка первого вагона, которую закончили к 28 апреля. Затем были сделаны остальные три трамвая, причем готовность к перевозке пассажиров каждого трамвая была опробована в движении (т. е. на обкатке). Ночью вагоны поочередно выезжали на линию из депо до вокзала и обратно. К тому времени все обучившиеся в Москве вагонновожатые находились в здании депо. Здесь шло и обучение вождению трамвая молодых транспортников.



Пуск воронежского трамвая. 16 мая 1926 года.
Фото из государственного архива Воронежской области

За несколько дней до открытия трамвая в газете «Воронежская коммуна» было дано объявление: «Настоящим президиум горсовета объявляет, что 16 мая в 11 часов утра состоится открытие **ВОРОНЕЖСКОГО ГОРОДСКОГО ТРАМВАЯ**, на которое горсовет приглашает прибыть до 11 часов представителей: губисполкома, губпрофсовета, губотделов профсоюзов, райкомов ВКП (б) и ВЛКСМ, делегаций заводов им. Ленина, Комштерна, Воронежских и Отрожских мастерских, 19-й стрелковой дивизии, а также сводную группу отрядов пионеров. Для приглашенных делегаций предоставляется бесплатный организованный проезд в вагонах трамвая от 11 до 3 часов дня, а с 3 часов дня начинается платное функционирование трамвая по тарифу, объявленному особо.»

13 мая 1926 года для обкатки трамвайной линии по ней был запущен один вагон, а все работы по подготовке к запуску трамвайного движения были закончены к 15 мая 1926 года.

16 мая 1926 года в Воронеже открылось трамвайное сообщение. На линию вышли 4 вагона по маршруту «Вокзал — Маслозавод». От железнодорожного вокзала трамвай выходил на проспект Революции, затем, обогнув Коль-

цовский сквер, поворачивал через Староконную площадь на улицу Свободы. У Маслозавода, находившегося на пересечении современных улиц Кирова и 20 летия Октября, вагоновожатый переводил трамвайную дугу, и вагон отправлялся в обратный путь.

Торжество открытия трамвая началось речью заведующего Губкоммунотделом Григорьева, отклавшего в своей речи, что, «несмотря на нашу бедность, мы изо дня в день движемся вперед, доказательством чего служит открываемый трамвай». Выступивший вслед за ним председатель Губисполкома Шаров в своей речи отметил значение трамвая в развитии строительства. После торжественного выступления один из вагонов, наполненный присутствовавшими на открытии делегациями, направился к площади Никитина, три остальных — к вокзалу. Специально приехавший на пуск трамвая корреспондент из Москвы впервые в истории записал на киноплёнку Воронеж — пуск воронежского трамвая. На открытии трамвайного движения в Воронеже присутствовал корреспондент газеты Гудок Илья Арнольдович Ильф один из авторов известного романа «Двенадцать стульев».

Павильон диспетчера был расположен на территории Кольцовского сквера. Первыми водителями трамвая, выпущенными на линию, стали вагоновожатые Срывкин и Синюков, кондукторами в вагонах первых вагонов стояли Гаврилов и Горшков. Постройка трамвая обошлась городу в 6 миллионов рублей.

Запуск первого трамвая для воронежцев стал событием поистине выдающимся, о котором в городе Воронеже говорили тогда очень много; ведь большинству рабочих заводов и предприятий приходилось ежедневно ходить пешком на работу и с работы длиной километры пути.

По планам коммунального треста 5 вагонов трамвая в день должны были перевозить 4000 человек, принося 600 рублей выручки. 16 мая 1926 года с 15 часов (с 11 часов до 15 перевозка шла бесплатно) до 23 часов ночи перевезено 4453 пассажира и выручено 735 рублей. Примечательно, что после запуска трамвая рабочие начали жало-

ваться на высокую стоимость проезда, которая составляла тогда 10 копеек. Городской трест предложил ввести систему абонементов для облегчения пользования трамваем и обеспечения льготного проезда рабочим.

21 июля 1926 года горсовет согласился с предложением коммунального треста о введении абонементов на проезд в трамвае (50 талонов на 50 поездок). Цена проезда была объявлена на одну станцию — 4 рубля 50 копеек, на 1,5 станции — 6 рублей 75 копеек, на 2 станции — 9 рублей. Пожелания рабочих были учтены — 25 июля 1926 года горсовет установил плату в 5 копеек за станцию вместо существовавшей 10 копеек при поездках на трамвае с 6 до 7 часов утра.

Новый вид транспорта необходимо было узаконить, так как права и законы городских улиц того времени защищали в основном интересы конного транспорта, а правил уличного движения тогда еще не было. Не было правил и для пешеходов, которые беспорядочно ходили по городским улицам, на тротуарах рабочие могли рубить дрова, а дети играли в футбол прямо на проезжей части. Такое положение дел и послужило для разработки правил движения нового вида рельсового транспорта, давая ему ряд преимуществ перед другими видами дорожного движения.

Законы были разработаны Воронежским горсоветом в апреле 1926 года. Движение трамвая налагало определенные обязанности на все движущиеся транспортные средства, поэтому вместе с разработкой трамвайных правил пришлось упорядочить в целом и остальное движение в нашем городе. Именно так в Воронеже появились первые правила уличного движения, первопричиной введения которых стал запуск трамвайного сообщения.

Новые правила дорожного движения в Воронеже были опубликованы в газете «Воронежская коммуна» 14 мая 1926 года в виде постановления № 5 Воронежского горсовета от 5 мая 1926 года. Называлось данное постановление «О регулировании уличного движения» и состояло из семи разделов. Важнейшим пунктом постановления была установка левой и правой сторон движения, а фактически при-

изошло разделение улицы на две полосы. Вводились ограничения и для пешеходов — они были обязаны держаться при ходьбе по тротуарам только правой стороны; было запрещено водить по тротуарам домашний скот и носить громоздкие предметы. Легковое и грузовое движение впервые в городской истории было обязано подчиняться всем сигналам милиции. Всем экипажам воспрещалось «ездить по линии трамвая, за исключением случаев, когда иначе не будет возможности проехать». Движение грузовых автомобилей, извозчиков и груженых крестьянских подвод по проспекту Революции было запрещено.

Автомобили и мотоциклы должны были при «объезде» едущих впереди уменьшать скорость и объезжать их с левой стороны, а трамвай — с правой, предварительно в обоих случаях предупреждая сигналом». У трамвайной остановки при входе и выходе пассажиров объезжающая машина должна остановиться до прекращения посадки пассажиров в вагон. Скорость движения легковых автомобилей и мотоциклов по городу ограничивалась в 15 верст (20 км/ч), грузовых автомобилей — 10 верст.

В постановлении «О регулировании уличного движения» определялись и правила пользования трамваем, при чем они были составлены на основе правил пользования конкой.

Так же, как и на конке, к проезду не допускались пассажиры с оружием, тяжелым багажом, огнеопасными предметами. Запрещался проезд в трамваях женщинам, в шляхах, с длинными острыми шпильками без наконечников».

В основном же правила пользования трамваем были ранее не знакомы жителям Воронежа. В отличие от конки входить разрешалось только в заднюю дверь трамвайного вагона, а выходить — через переднюю. Вход и выход допускались только с правой стороны по направлению движения вагона (в ранних моделях вагонов двери выходили на обе стороны). Запрещались вход и выход во время движения — до полной остановки, а также проезд на подножках и буферах. Запрещалось в вагоне пить, музицировать,



Трамвайные вагоны в трамвайном депо № 1. 1927 год
Фото из государственного архива Воронежской области

плевать и плевкать семечки, а также курить. При посадке в вагон пассажиры были обязаны соблюдать очередь. Правом бесплатного проезда пользовались только дети, едущие в сопровождении взрослых, лишь в том случае, если они не занимали отдельного места. Постановлением обязывало пассажиров трамвая не затруднять кондукторов разменом крупных денег. Безбилетным считался тот пассажир, который не получил билета, утратил его или проезжает с билетом, потерявшим силу, за проездом тарифной границы, после обращения кондуктора к пассажирам вагона с вопросом: «У всех ли есть билеты?». Штраф за безбилетный проезд был определен в размере одного рубля.

Обязательное постановление городского Совета вошло в силу 16 мая 1926 года. Впервые в истории города был узаконен новый вид транспорта, а вместе с этим упорядочено движение всех его предшественников.

После запуска трамвайного движения парк подвижного состава с каждым годом только пополнялся новыми вагонами. Сначала вагонов катастрофически не хватало, по-

Служебный трамвай
на ремонте контактной
сети. Начало 1930-х
годов. Фото из государ-
ственного архива Воро-
нежской области



этому первые прицепные вагоны переделывали из конки; однако уже к концу 1926 года число моторных вагонов КМ увеличилось до 10. По итогам первого года работы трамвая в Воронеже было перевезено 2 220 000 человек, а общая выручка предприятия составила 225 500 рублей.

В 1926 году началась прокладка новой линии к Ботаническому саду. Работы по прокладке линии были начаты 25 апреля, еще до открытия трамвайного движения, а закончены к 10 июля. С 22 июля 1926 года по линии был запущен трамвай маршрута №3, для обкатки пуги. С этого же времени началось пассажирское движение трамвая по новой линии.

В 1927 году в город поступили еще 2 трамвайных вагона КМ, и началась прокладка новой линии от Кольцовского сквера до пл. Заставы по Плехановской улице и ул. Ленина. В 1927 году было перевезено в два раза больше пассажиров по сравнению с 1926 годом — почти 4,5 млн человек.

Интенсивное развитие получил трамвай в годы первой пятилетки. Так в 1928 году открылись сразу три новые трамвайные линии — от Петровского сквера до Чернавского моста (по ул. Степана Разина); от Маслозавода до конца



Паровоз «горветки» на трамвайной линии по ул. Кольцовской. Конец 1920-х годов. Фото из государственного архива Воронежской области

ул. Краснознаменной и от парка культуры и отдыха (сегодня — парк «Динамо») к району СХИ.

В 1929 году была построена новая трамвайная линия от пл. Заставы (ныне — ул. Донбасская) до завода имени Коминтерна. Рельсы лежали на восточной стороне улицы.

К началу 1930-х годов один из крупнейших профессоров института инженеров железнодорожного транспорта Владимир Николаевич Образцов (1874 — 1949) предложил создать единую рельсовую сеть СССР с постепенным преобразованием внутригородских трамвайных линий до железнодорожных стандартов с последующим введением междугородних и пригородных маршрутов с единым графиком движения. В Воронеже данную мысль частично постарался реализовать главный инженер воронежского трамвая — К. В. Лукин. В 1931 году он предложил использовать на трамвайных линиях вагоны железнодорожного габарита, с широкой сквозной площадкой по центру вагона для одновременной посадки и выхода пассажиров в сторону тротуара. Подобный тип вагонов использовался тогда в Киеве — берлинский четырехосный трамвай, прозванный жителями «пульманом».

Лукин договаривается с вагоноремонтным заводом им. Тельмана и Юго-Восточной железной дорогой о переоборудовании нескольких старых четырёхосных пригородных железнодорожных вагонов. В ходе модернизации на первый пробный вагон были установлены тяговые электродвигатели, новые приборы управления, были сделаны дополнительные окна и установлен бугельный токоприемник. Экспериментальный «пульман», как называл свое детище инженер, был принят к эксплуатации 1 января 1932 года. На городские улицы вагон вышел под № 31. Вагон мог развивать скорость до 22 км/ч, а его стоимость составляла около 30 тысяч рублей, в то время, как коломненские вагоны стоили 35 тысяч рублей. За первые два месяца опытной эксплуатации с пассажирами — январь и февраль 1932 года — сконструированный вагон проехал 6600 км, привезя в депо 18 220 рублей выручки. Общее количество перевезенных пассажиров составило 139 476 человек.

На 1932 год было запланировано сдать еще 6 подобных вагонов, а общая их численность должна была составить 25 единиц. Произвести расширение трамвайных линий Лукину так и не удалось — по всей стране внедрялись новые государственные стандарты (ГОСТы). Модернизированные вагоны несколько лет ходили по имеющимся трамвайным маршрутам, однако в дальнейшем от подобной модернизации было решено отказаться — переоборудованный вагон слишком медленно набирал скорость, отъезжая от остановок, а система торможения была крайне ненадежной.

В годы первых пятилеток было построено большое количество новых предприятий, а уже существовавшие заводы были существенно модернизированы. В Воронеже крупным промышленным центром к началу 1930-х годов становится левый берег, не охваченный трамвайным сообщением. В 1931 году принимается план строительства трамвайной линии к ул. Героев стратосферы через строившийся Вогрэсовский мост. Линия строилась поэтапно — первый участок трамвайной магистрали, соединившей Мас

лозавод и строившийся Вогрэсовский мост, сдается в эксплуатацию 2 мая 1932 года, а уже к ноябрю 1932 года были пущены вторая очередь трамвайной линии на левый берег — от Маслозавода до ул. Героев стратосферы. За весь 1932 год воронежские трамвайщики перевезли 36,7 млн. пассажиров и закончили ввод в эксплуатацию комплекса зданий трамвайного депо № 1 по ул. 9-го января, где были размещены также три танк паровоза, обслуживавшие ночные грузовые перевозки предприятий по горветке.

В 1933 году в Воронеже «для разгрузки трамвая и обслуживания окраины» запущено движение автобуса — в город поступил первый и единственный автобус на шасси ГАЗ-АА. К 1934 году создается трамвайно-автобусное предприятие под руководством Б. М. Харина. За период 1933-1934 годы была проложена вторая колея трамвайного пути от проспекта Революции к новому стадиону «Динамо», окончательно завершилось строительство линии на левом берегу по ул. Героев стратосферы. Были начаты работы по прокладке трамвайного полотна к Механическому заводу. Построено два новых оборотных кольца — у стадиона «Динамо» и вблизи завода им. Коминтерна.

В 1935 году пассажирские перевозки обеспечивались 103 трамвайными вагонами и 5 автобусами. На заводе им. Тельмана началось переоборудование еще одного списанного четырехосного «пульмона» в один из первых в стране «трамвай-буфет», который по определенному графику передвигался к конечным станциям на Бузире, обеспечивая работников депо горячим питанием.

Трамвай прочно вошел в жизнь города и быт простых воронежцев. Однако были и печальные итоги привикания горожан к трамвайному транспорту — только за первый квартал юбилейного для воронежского трамвая 1936 года милицией было задержано около 60 человек, нарушавших правила перевозки. Граждане сидели на подпорках, запрыгивали в вагоны на ходу или попросту отказывались платить за проезд. Но избыток полубоязливых инициатив работников депо был организованной командой «Дисциплины уличного движения», на который совершенно бес-

платно приводили городское население. Однако решить проблему удалось с помощью переоборудования стандартных трамвайных вагонов пневматическим приводом дверей и увеличения их объема для прикрытия большей части подножки вагона. Так или иначе, спустя десять лет после запуска трамвайного движения, нагрузка на трамвай существенно возросла, и закупки подвижного состава продолжались — в 1936 году в Воронеж поступает 19 новых трамвайных вагонов, а в начале года на линию вышел первый детский трамвай. Были построены и запущены в эксплуатацию новые трамвайные конечные станции у военного городка (ныне — район, ограниченный современными улицами Краснознаменная — Чапаева — Матросова), больницы им. Рябинина (ныне — памятник архитектуры «Ротонда») и завода № 16 (ныне — Воронежский механический завод). На действовавших линиях частично была заменена контактная сеть; закуплена автовышка для ремонта вагонов.

К концу 1936 года трамвайной сетью были охвачены основные районы города, число вагонов возросло до 97; протяженность трамвайных линий увеличилась до 47 км пути. Каждый день вагоны перевозили до 180 тысяч человек, а по итогам 1936 года трамвай перевезли 51,5 млн человек, вместо запланированных 48 млн пассажиров.

В январе 1937 года на линию вышел второй по счету детский трамвай по маршруту № 5, имевший зеленую окраску; к концу года свою работу начал еще один детский вагон — по маршруту № 8. Данные вагоны были выпущены Мытищинским машиностроительным заводом (оба — серии «Х») и переоборудованы в Воронеже. С 1 мая рабочие начали прокладку второй колеи трамвайного пути к заводу СК-2 (сегодня — завод Воронежсинтезкаучук), кроме того, была проложена вторая колея трамвайного пути к Механическому заводу.

К июлю 1937 года была оборудована трамвайная конечная станция у Маслозавода. По итогам 1937 года в Воронеже было перевезено 57,085 млн трамвайных пассажиров. Протяженность одиночного пути достигла 51,7 км, а под



Посадка пассажиров в трамвайный вагон у завода СК-2.
1936 год. Фото из государственного архива Воронежской области

вижной состав, предназначенный для перевозки пассажиров, был представлен 61 моторным и 48 прицепными вагонами. Увеличились объемы перевозок пассажиров на левом берегу города — на линии работало 65 трамвайных вагонов от общего количества имевшихся в городе, там же работало пять грузовых составов из двухосных моторных вагонов с открытыми платформами.

В первый год третьей по счету пятилетки (1938) была построена двухпутная трамвайная линия в Левобережном районе Воронежа, которая связала промышленную часть с районом «Придача». К годовщине Октября, 6 ноября 1938 года в торжественной обстановке было открыто движение по новому виадуку над железнодорожными путями по ул. Плехановской (ныне — район пл. Заставы). Накануне открытия моста, 5 ноября, проводилось испытание виадука: на него въехали 8 трамвайных вагонов с грузом и 12 автомобилей грузовиков. Путепровод, построенный всего за 7 месяцев, достойно выдержал экзамен.

В 1940 году, благодаря помощи партийного руководства, в Воронеж поступила крупная партия нового подвижного состава, состоявшая из 26 трамвайных вагонов.

К началу Великой Отечественной войны, в июне 1941 года, в Воронеже насчитывалось 152 трамвайных вагона, из которых — 80 моторных, остальные 72 — сцепные; 11 трамвайных маршрутов, общей протяженностью 60 км. До конца года было запланировано перевезти 100 млн пассажиров. Количество рабочих и служащих на предприятии превысило 1000 человек. В городе было организовано диспетчерское управление, обеспечившее трамвайное движение по строгому графику. При трамвайном депо № 1 был создан учебный комбинат, занимавшийся обучением водителей и рабочих, а также повышением квалификации рабочих. Трест имел городскую железную дорогу («горветка»); трампарк принадлежало депо с тремя паровозами.

В первые дни военных действий в трамвайное депо прибыли представители Советской Армии, которые осмотрели производство и оборудование, после чего было проведено собрание руководителей вагоноремонтных мастерских и всего треста, входе которого шло обсуждение помощи трамвайщиков для победы над врагом. После разговора в цехах пошла напряженная работа коллектива. В вагоноремонтных мастерских началось изготовление деталей для минометов (сборка минометов производилась в Центральном парке культуры и отдыха), оборудование газобусов для города, штамповали саперные лопаты, отливали и механически обрабатывали чугунные шестерни. Большинство транспортников города в середине 1942 года по специальному правительственному заданию принимали участие в демонтаже энергетического оборудования станции ВОГРЭС.

В первые месяцы войны количество перевезенных трамваями пассажиров заметно увеличилось — через Воронеж шли многочисленные воинские части. Трамваи были частично замаскированы и приспособлены к военному времени. К декабрю 1941 года более половины ра-

ботников трамвайного треста ушли на фронт. Их рабочие места заняли подростки — юноши и девушки. В военные годы трамвай оставался единственным средством транспорта в Воронеже, на котором перевозили грузы, продукты питания и боеприпасы. Трамваи доставляли раненых жителей и солдат к госпиталям.

Воронежцы считали, что военные действия, как и в Первую мировую войну, не только минуют Воронеж, но и будут способствовать развитию промышленных предприятий, производивших военное оборудование. В город было эвакуировано несколько предприятий, а трамвайные вагоны в количестве 152 единиц перевезли за первый военный 1941 год свыше 100 млн человек. Однако надежды жителей города на мирную жизнь так и не сбылись — с начала 1942 года линия фронта приближалась к границам города настолько быстро, что начиналась эвакуация новой техники в глубь страны; в том числе из Воронежа в Куйбышев, Казань и Саратов было вывезено 36 трамвайных вагонов.

С июня 1942 года усилились налеты вражеской авиации на город, во время которых в городе регулярно выключалась электроэнергия и разрушались линии контактной сети. Во время налетов работники трамвайного депо и цехов дежурили на крышах зданий депо и производственных цехов, спасая их от зажигательных бомб. По указанию городского комитета обороны в трамвайном парке была организована бригада местной противовоздушной обороны (МПВО). Ее бригадиром, по совместительству с основной работой, был назначен А. Артемьев.

2 июля 1942 года в Воронеже прекращается трамвайное сообщение и начинается эвакуация мирного населения. Уже 6 июля фашистские солдаты оккупировали пригородную часть города.

Советская Армия в ходе масштабного контрнаступления освободила Воронеж 25 января 1943 года. Уже в 11 часов утра 25 января в Воронеж приехали работники трамвайного депо — всего 22 человека. Они подсчитали нанесенный ущерб — в депоном эвакванте он составил



Воронежский трамвай в годы войны — разбитые вагоны на ул. 20-летия Октября. 1942 год.
Фото из государственного архива Воронежской области

6 млн 300 тыс рублей. Полностью была снята контактная сеть, разрушено и сожжено 29 вагонов, сожжена тяговая подстанция. Частично были сожжены и разрушены здания депо, разгромлены оборудование, станки. После изучения состояния хозяйства был составлен план по восстановлению трамвайного движения.

К февралю 1943 года в вагоноремонтных мастерских была запущена кузница с ручным дутьем, а к марту восстановлен токарный станок с ручным приводом, на котором было организовано литье вставок для токоприемников и восстанавливались другие детали. К 1 марта 1943 года коллектив депо увеличился до 213 человек, а к апрелю до 244.

На общем собрании коллектива принимается обязательство полностью восстановить и запустить первую очередь трамвая к 1 мая 1943 года. Началась сложнейшая работа. Трамвайщики работали сверхурочно, не думая о продолжительности рабочего дня. Каждый трудоспособный воронежец должен был отработать 100 часов на восстановление трамвая. Помощь работникам депо оказывали

колхозники — присланные ими лошади помогали при перевозке вручную вагонов в депо.

Условия работы были тяжелыми — слесари работали при свете факелов и горелок. Но самоотверженность и мужество рабочих сделали свое дело — уже к 1 мая 1943 года все работы были завершены. За 4 месяца были восстановлены и отремонтированы свыше 20 км пути, 24 трамвайных вагона; восстановлена тяговая подстанция здания трамвайного депо. Вместо медного контактного провода была использована катанка, рельсовый путь рабочие вручную расчищали от завалов, а воронки засыпали землей. На восстановление трамвайного хозяйства был выделен 1 млн 533 тыс рублей.

Восстановление города шло ударными темпами — уже 15 мая 1943 года городская электростанция дала ток, и транспортники смогли приступить к завершающему этапу своей работы — подготовке вагонов к выходу на линию.

25 мая 1943 года из депо на линию вышел первый трамвайный вагон. Движение трамвая в городе после почти полуторалетнего перерыва было восстановлено. Воронежцы встречали запуск трамвая по родным улицам Воронежа со слезами на глазах — яркие вагоны среди неприглядных развалившихся зданий стали самым запоминающимся символом грядущего восстановления порушенной страны, краха фашистского режима, подвига советских людей. С этого дня воронежский трамвай ежедневно выходил на улицы города, работая на воронежцев.

В первые недели движение трамвая осуществлялось по двум маршрутам: № 1 и № 4. Маршрут № 1 ходил, как и в довоенные годы, от Вокзала до Маслозавода, а маршрут № 4 — от вокзала до Заставы.

Возобновление трамвайного движения шло методом народной стройки, и уже 10 июня 1943 года был открыт третий по счету маршрут — от Маслозавода до Чернявского моста. 16 августа открывается движение до металлургического завода, а уже 20 сентября была проложена линия от ул. Донбасской до завода им. Коминтерна. К ноябрю 1943 года движение трамвая было восстановлено на линии до город



Трамвайное депо № 1, частично разрушенное в ходе ведения боевых действий. Январь 1943 года.

Фото из государственного архива Воронежской области

ского парка культуры и отдыха (сегодня — парк «Динамо»). После восстановления движения электрического транспорта в городе трамвай вошел в число действующих городских предприятий.

23 февраля 1944 года на улицы города вышел первый трамвай, переделанный в лесовоз. Модель получила внутреннее обозначение «Г» (лесовоз). Всего к 1945 году было построено 5 таких вагонов. Вагоны предназначались для вывоза сплавляемого по рке Воронеж леса, который использовался для восстановления города.

После окончания Великой Отечественной войны было восстановлено трамвайное сообщение в городе и практически все сохранившиеся довоенные вагоны. С 1946 года начались поставки вагонов нового поколения КТМ-1. Поставлявшиеся до них моторные вагоны серии «Х» и с прицепными вагонами («Х» + «М») к тому времени уже были сняты с производства. Всего же в Воронеж поступило 70 моторных вагонов серии «Х» и 52 прицепных безмоторных вагонов серии «М», которые эксплуатировались в системе по 2 или 3 вагона: «Х» + «М» или «Х» + «М» + «М».



Восстановление трамвайных вагонов в депо № 1.

1947 год. Фото из музея ТТУ

К концу 1946 года было восстановлено большинство существовавших в довоенные годы маршрутов трамвая, а количество вагонов возросло до 70, не считая технических и грузовых. Полностью были восстановлены производственные мощности комплекса депо, а также линия трамвая на левом берегу, однако прямой связи с правым берегом Воронежа не было.

К началу 1948 года из 11 довоенных маршрутов было восстановлено 9, а протяженность используемых трамвайных линий составила 55 км.

В 1930-е годы инженеры воронежского трамвая планировали частичную унификацию трамвайного хозяйства с железнодорожным, однако после окончания войны Московской академией коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова было предложено унифицировать трамвайное электрооборудование с оборудованием метрополитена. В качестве эксперимента в июне 1949 года не соединенная с основной сетью линия на левом берегу Воронежа, переводится с подаваемого ранее напряжения в 600 В постоянного тока контактной сети на 750 В. Дви-



Трамвайные вагоны типа КТМ-1/КТП-1.

1949 год. Фото из музея ТТУ

жение по ней осуществляли 11 поездов «Х»+«М». В конце 1949 года трамвайные вагоны по однопутной линии спу- скались от управления ЮВЖД на проспекте Революции по ул. Степана Разина к Чернавскому мосту и продолжа- ли движение по набережной в сторону современной Адми- ралтейской площади, где располагалась трамвайная ко- нечная станция.

На правом берегу реки Воронеж сеть трамвая к началу 1950-х годов была полностью восстановлена, а на левом бе- регу регулярное движение трамвайных вагонов к южным предприятиям левобережья — Шинному заводу и заводу «СК 2» (сегодня — завод Воронежсинтезкаучук) — по по- строенной заново линии началось 6 ноября 1950 года.

К 1950 году происходит увеличение роста трамвайных перевозок, и становится ясно, что одно трамвайное депо не сможет обеспечить потребности растущего города, поэтому в середине 1951 года начинается строительство трамвайного депо № 2 на левом берегу Воронежа (сегодня ул. Кулибина). В 1952 году была продолжена трамвайная линия от завода им. Коминтерна до пересечения Плещи-

новской и Клинической улиц (сегодня — пересечение Московского проспекта с ул. 45 й Стрелковой дивизии). Парк подвижного состава пополнился на 80 вагонов, из которых 60 вагонов (моторные вагоны серии «Х» и безмоторные прицепы «М») были закуплены, а остальные — восстановлены. Почти в два раза (на 40 %) увеличилась скорость движения вагонов. В трамвайном депо № 1 работают 540 человек.

К 1 января 1953 года по восстановленной трамвайной сети курсировали 50 вагонов серии «Х» и 9 «Ф», переданных из Москвы. Большинство моторных вагонов выходило на линию с прицепами М (41 вагон) и КП (7 вагонов), рижского завода «Феникс» (ныне — РВЗ; 8 вагонов), а также — 6 рижских двухосных моторных и 6 современных для начала 1950-х годов систем КТМ+КТП-1*. Основная часть крупных промышленных предприятий также была восстановлена к 1953 году. На возрожденных предприятиях строились подъездные железнодорожные пути, вскоре превратившиеся в крупную служебную сеть железных дорог по всему городу, связавших все крупные и средние промышленные предприятия города. Это послужило причиной прекращения существования «горветки» с 1953 года, использовавшейся для грузовых перевозок по трамвайным линиям.

* ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод имени С.М. Кирова» — вагоностроительный завод в городе Усть-Катаве Челябинской области. Производством трамваев завод занимается с 1901 года. В 1960 году на предприятии создано конструкторское бюро по проектированию трамвайных вагонов, разработавшее около 20 моделей подвижного состава. До начала 1970-х годов вагоны выпускались под маркой КТМ. Завод установил мировой рекорд по количеству произведённых вагонов одной модели (14 308 вагонов модели КТМ 5 (71 605)). В настоящее время завод выпускает трамвайные вагоны различных модификаций модели 71 619. В 2006 выпущен первый в России частично низкопольный сочленённый трамвайный вагон 71 630. С 2009 года налажен мелкосерий-

ный выпуск частично низкопольных односторонних односекционных вагонов 71-623. Завод производит запчастик выпускаемой трамвайной продукции и проводит техническое обслуживание вагонов.

В послевоенные годы трамвайные линии правобережья и левобережья не были связаны между собой, являлись не зависимыми друг от друга. Летом 1954 года завершилось сооружение нового Вогрэсовского моста через реку Воронеж, и их связь вновь возобновилась. 29 августа 1954 года по новому мосту с правого берега на левый пошли первые трамваи маршрута № 9, неизменного на протяжении 48 лет.

К завершающему году пятой пятилетки в 1955 году вводится в эксплуатацию Левобережное трамвайное депо №2, рассчитанное на 80 вагонов (позднее депо было реконструировано и могло вместить до 115 трамваев). С 1950 до 1953 года депо было полностью обособлено (шло строительство Вогрэсовского моста, а Северного моста еще не было в проекте) и называлось Левобережным ремонтным парком. В августе 1955 года произошло открытие новой трамвайной линии по улицам 10-летия Октября (сегодня проспект Труда) и 9 го Января, общей длиной 4,5 км. Новая трамвайная магистраль связала северо-западную окраину Воронежа с центром.

В 1956 году на улицах Воронежа работало уже 180 трамвайных вагонов. Протяженность трамвайных линий превысила 87 километров.

В апреле 1959 года трамвайное движение пришло в поселок Отрожку вместе с новым маршрутом — № 15, неизменным до 2002 года. В пассажирскую эксплуатацию была запущена новая трамвайная линия на улице Беговой.

Следуя примеру столицы, в Воронеже началось строительство троллейбусной системы. На центральных улицах было решено заменить трамваи троллейбусами, которые считались альтернативой рельсовому транспорту. В 1960 году снимается трамвайная линия с проспекта Революции и ул. Кирова, в связи с запуском в ноябре 1960 года в Воронеже троллейбусного движения. К концу

года в городе действовало 15 трамвайных маршрутов, общая протяженность которых составляла 104 километра.

Парк трамвайных вагонов двух трамвайных депо насчитывал 222 единицы, из которых основу подвижного состава составляли моторные вагоны серии Х (51 вагон) и безмоторные прицепы серии М (51 вагон), а также поезд КТМ+КТП-1 и вагоны серий «Ф», «БФ», кроме того, были и вагоны МТВ-82 в количестве 11 единиц. Позже некоторая часть вагонов МТВ-82 была передана в Свердловск, а оставшиеся трамваи были переоборудованы в служебные вагоны. С 1960 года начинается постепенная замена старого подвижного состава новыми поездами КТМ+КТП-2, проходившими на городских магистралях до 1986 года.

4 ноября 1965 года открывается новая трамвайная линия по улице Солнечной. Запускается новый трамвайный маршрут, следующий от проспекта Труда до ул. Донской (по улицам Солнечная, Ясный проезд).

13 октября 1966 года происходит запуск для эксплуатации новой двухпутной трамвайной линии до улицы Колхозной Технического института (СХИ) и ликвидация старой трамвайной конечной станции у парка «Динамо». Первым движением по новой линии открыл трамвайный поезд КТМ+КТП-2, за контролером которого сидела старейшая вагонновожатая трамвайного депо — А. Я. Есипова. В СХИ пошли маршруты № 3, 5, 17. В трамвайное депо № 1 продолжали поступать новые моторные вагоны КТМ-2 и безмоторные прицепы КТП-2.

В 1968 году началась прокладка новой трамвайной линии по ул. Матросова на участке от улицы Героев Сибири до ул. Остроожской в Юго-Западном районе Воронежа. К концу года линия была открыта для пассажирского движения, и трамваями было перевезено 86 млн 820 тыс. пассажиров.

В 1969 году на северной окраине города — ул. 45 й Стрелковой дивизии началось строительство Воронежского районного трамвайно-троллейбусного завода (ВРТТЗ).

В 1970 году в Воронеже начали поставку новых вагонов отечественного производства — КТМ-М. В это управ



Трамвайные вагоны на ул. Плехановской. 1955 год.
Фото из государственного архива Воронежской области

ление получило 22 новых трамвайных вагона КТМ-5М, однако первые месяцы шло освоение новой техники и на линию выходили лишь 3 трамвайных вагона по маршруту №7. Новыми вагонами учились управлять только лучшие вагонновожатые. Всего их обучалось 69 человек. В первых трамваях нового поколения были установлены ком постеры оригинальной конструкции, мягкие сиденья и кассы-полуавтоматы. Для удобства управления вагоном начальник Левобережного депо № 2 Н. Дворецов начертил для вагонновожатых специальную схему для устранения мелких повреждений в электрических цепях.

К концу 1970 года воронежский трамвай перевез 100,5 млн человек, перевыполнив на 8 % план перевозок. Выпуск вагонов на линию составил 255 единиц в день. Се бестоимость перевозки одного пассажира составила 2,8 копейки, что составляло примерно стоимость трех коробок спичек.

В 1971 году была запружена река Воронеж и образовано Воронежское водохранилище. Предполагалось построить фуникулер для доставки жителей города из центральных районов к его берегам, однако и избрание Москвы сто



Подготовка к выходу на линию и наладка новых трамвайных вагонов КТМ-5 в трамвайном депо № 1. Фото из музея ТТУ

лицей летних Олимпийских игр 1980 года и последовавшая вслед за этим мобилизация основных средств оставили эти планы на бумаге.

На 1972 год была запланирована постройка новых трамвайных линий от СХИ до ЛГИ; по ул. Острогажской, по улице Якира, протяженностью — 5,4 км. Планировалось проложить новую линию в районе ул. Хользунова, длиной 5 км, и линию от ул. Димитрова и Волгоградской до ул. Совхозной. За пять лет предполагалось построить 24 километра новых линий.

В 1974 году началась реконструкция трамвайного пути на Вогрэсовской дамбе и самом мосту. В ходе реконструкции было замснено и отремонтировано 8 километров пути.

8 ноября 1975 года открывается движение трамвайного маршрута № 12 до конечной станции «ВРТТЗ». Рансе трамваи доходили до конечной станции «Ул. Новородская». Маршрут удлинился на 2,5 километра, появились 4 новые остановки — «Геологоразведка», «Овощная база», «Гормол комбинат», «ВРТТЗ». Первый трамвай, открывший движе

ние, был КТМ-2, (№ 179), вела который вагоновожатая Раиса Мачнева. При строительстве линии было поставлено 160 бетонных опор. Примечательно, что до 1984 года линия была однопутной, а в 1984 году построили и второй путь.

В 1976 году в трамвайном депо № 1 из пассажирского вагона МТВ-82 (№ 83) под руководством инженера службы подвижного состава В. И. Подхватилина коллективом слесарей С. Бузикова, В. Попова и М. Суворова был сделан служебный вагон-вышка для обслуживания контактных сетей, получивший бортовой номер А-1. Вагон проработал до 2008 года. Экономический эффект от создания данного вагона стал самым крупным за весь 1976 год.

В 1977 году отменяется трамвайный маршрут № 3А, обслуживаемый вагонами КТМ-2. На маршруты № 3, 14 пущены новые вагоны 71-605 (однако старые вагоны КТМ-2 еще продолжали некоторое время ходить по этим маршрутам). Для запуска нового типа подвижного состава были капитально отремонтированы пути по ул. 9-го Января, проспекту Труда. Заменены деревянные опоры для контактной сети на ул. Ленина. В город поступила первая партия вагонов чешского производства — Tatra T3, в количестве 20 штук.

10 августа 1977 года состоялись торжественный митинг и запуск новых чешских вагонов из Левобережного трамвайного депо № 2 на линию. Всего в город поступило 25 новых двухдверных вагонов Tatra T3SU*. Вместе с вагонами в город приехала делегация из Чехословакии, для наладки и подготовки подвижного состава к выходу на линию.

Для обучения водителей работы на новых вагонах были отобраны лучшие вагоновожатые в количестве 71 человека. Вагоны были пущены на трамвайные маршруты № 9-10. На городских магистралях первоначально эксплуатировались под бортовыми номерами № 72-96.

* «ЧКД» (CKD — *Ceskomoravská Kolben Daněk*) была создана в 1927 году в результате слияния трех компаний. В 1945 году компания «ЧКД» была национализирована. Вплоть до 1990 года предприятие росло, разделяясь



Реконструкция трамвайного пути на Вогрэсовском мосту.
1974 год. Фото из музея ТТУ

на отдельные отделы и фирмы. Традиционные отрасли «ЧКД» сохранились, наблюдался постоянный рост экспорта в социалистические и развивающиеся страны. Компания стала мировым лидером в производстве трамваев под маркой Tatra. Главными видами продукции являлись локомотивы, турбокомпрессоры, тиристорные преобразователи, трамваи, поставляемые в очень больших объемах, измеряющихся в тысячах штук в год. После 1990 года было образовано акционерное общество «ЧКД Прага», полностью принадлежащее государству, с восемнадцатью дочерними обществами. В 1994 году 51% акций «ЧКД» переходит к акционерному обществу «ИНПРО» и основывается АО «ЧКД ПРАГА ХОЛДИНГ». Экспорт трамвайных вагонов в Россию и страны СНГ прекращается. Впоследствии происходит понижение объемов экспорта и производства, некоторые дочерние общества становятся не самостоятельными и на их имущество объявляется конкурсное производство. Сегодня предприятие не занимается выпуском трамваев.



Вагон-вышка контактной сети № А-1, после окончания работ по переделке вагона. 1976 год. Фото из музея ТТУ

ных вагонов, а перепрофилировано на поставку полных инвестиционных комплексов и технологических узлов.

24 ноября 1977 года трамвай пошел за пределы города — через Северный район к общежитиям ВПИ. Трамвайная конечная станция была названа Студгородок ВПИ. В постройке линии принимало участие 37 промышленных предприятий города и 3,5 тысячи рабочих. Протяженность новой линии составила 15 км. Новому маршруту трамвая был присвоен №20, общая его протяженность составила почти 30 км. Маршрут проходил по улицам Колыцовой, Плехановской, Московскому проспекту, улицам Белой, Солнечной и 60-й Армии. Было проложено 1350 тонн новых рельсов; 26,8 тысяч шпал; почти 12000 кубических метров балласта из щебня. Была построена новая тяговая подстанция, мощностью 1200 киловатт. Для обустройства контактной сети было закуплено свыше 22 километров стального троса; 14,3 тонны медного контактного провода, поставлено 258 железобетонных опор.



Торжественный запуск новых трамвайных вагонов Tatra T3SU
1977 год. Фото из музея ТТУ

В январе 1978 года открывается новая трамвайная линия в Юго-Западном районе Воронежа — к улице Остроужской. Движение нового трамвайного маршрута № 21 (ул. 20 Летия Октября — ул. Остроужская) открыли два новых трамвая КТМ-5. Протяженность новой линии составила 5 км. Началось строительство трамвайного депо № 3 на ул. Огородной в Юго-Западном районе Воронежа (сегодня — ул. Кривошеина). В печати были опубликованы планы строительства трамвайной линии от ул. Ростовской до посёлка Масловка и трамвайного депо четвертого по счёту в районе Шинного завода.

С 1980 года прибывшие в город вагоны Tatra T3 поступают уже в трамвайное депо № 1. Для их наладки в Воронеж продолжают приезжать делегации из Чехословакии. После наладки в город на обкатку выходят сцепки из трамвайных вагонов.

12 мая 1981 года на ул. Огородной (сегодня — ул. Кривошеина) в Юго-Западном районе Воронежа открывает

ся трамвайное депо №3, рассчитанное на 150 трамвайных вагонов. В состав депо вошли главный корпус с производственными помещениями (ремонтными канавами), 4-этажное административное здание, диспетчерская, материально технический склад, котельная, тяговая подстанция, гараж для автомобилей и механизированные мастерские. Здание депо соединено с бытовыми помещениями надземным переходом, созданы условия для отдыха электротранспортников — в административном корпусе были оборудованы библиотека, красный уголок, медпункт, столовая, комнаты отдыха. В день открытия депо из него вышло 5 трамвайных поездов, состоявших из отечественных вагонов 71 605. Первый поезд вела вагоновожатая Вера Макеева. В новом депо была создана служба пути, рассчитанная на ремонт 100 км пути в год; ранее служба пути располагалась в Левобережном ремонтном депо №2.

В декабре 1983 года комиссия горисполкома, в состав которой вошли представители Министерства жилищно-коммунального хозяйства РСФСР и городских промышленных предприятий, проводит приспосабливающие испытания опытной автоматической системы диспетчерского управления (АСДУ «Ива»), разработанной в Воронеже на заводе «Электросигнал». По своим техническим характеристикам система не уступает зарубежным аналогам, а в чем-то и превосходит их.

За 18 лет успешной эксплуатации АСДУ было создано несколько модификаций системы. В предлагаемой системе циклически в автоматическом режиме производится цифровой обмен между центральным диспетчерским пунктом (ЦДП) и транспортными средствами (ТС) по радиоканалу дальнего радиуса действия. Система обеспечивала следующие технологические функции:

1. Автоматическое определение местоположения транспортного средства на территории города в реальном времени.

2. Автоматическое оперативное отображение местоположения транспортного средства на планшете (топокарте) города с масштабированием.

3. Автоматическую отметку времени прохождения контрольных точек транспортным средством.

4. Автоматический контроль за отклонениями от установленного графика движения с автоматической передачей водителям отклонений и оценок рейса (речевое декодирование на борту транспортного средства типа: «рейс в графике», «рейс — брак»).

5. Установление избирательной радиосвязи между центральным диспетчерским пунктом и транспортным средством в любой точке города как по инициативе центрального диспетчерского пункта, так и транспортного средства.

6. Установление циркулярной связи центрального диспетчерского пункта с группой или группами водителей, объединенных по любому признаку (маршруту, местонахождению, списку).

7. Установление связи центрального диспетчерского пункта или водителей с аварийно-восстановительными средствами.

8. Автоматическую передачу на центральный диспетчерский пункт команд «пападение», «вызов скорой помощи», «вызов милиции», «пожарной службы» и т.д.

9. Оповещение пассажиров на пассажирообразующих остановках о чрезвычайных ситуациях на городском транспорте и в городе.

10. Автоматическую запись и хранение данных о движении транспортного средства, о речевых переговорах центрального диспетчерского пункта и транспортного средства с последующим анализом эффективности принимаемых управленческих решений в аварийных ситуациях.

11. Выполнение функций автоинформатора (речевые сообщения записаны во FLASH — память).

Кроме того, проводилась работа по автоматическому определению пассажиротока и энергосбережения.

Заказом «Электросигнал» была подготовлена конструкторская и технологическая документация для серийного выпуска вышеупомянутых средств контроля и управления городского пассажирским транспортом (радиостан-



Строительство трамвайного депо № 3. 1980 год. Фото из музея ТТУ

ции 49P22B –1 по модификациям трамвай «КТМ», «Tatra», троллейбус «ЗИУ — 9», автобус «Икарус», «ЛиАЗ», «ЛАЗ и др.). Все спонструированное на предприятии оборудованне было сертифицировано, имелось разрешение на право разработки и его серийного производства. Технические решения устройств были защищены 19 патентами и авторскими свидетельствами.

За создание системы коллектив разработчиков в 1986 году был награжден 1 золотой, 2 серебряными и 3 бронзовыми медалями ВДНХ СССР. С начала разработки (с 1983 по 2001 год) коллективом разработчиков велась работа по улучшению технико-экономических показателей АСДУ. За это время было проведено четыре глубокие модернизации аппаратуры транспортного средства.

Автоматическая система диспетчерского управления эксплуатировалась в Воронеже более 15 лет на всем подвижном составе электрического транспорта насчитывавшем около 500 единиц, однако фактически внедрение автоматической системы диспетчерского управления на подвижной состав трамвайных депо началось с прихо

дом в 1992 году нового директора ТТУ (позже - производственное объединение «Воронежгорэлектротранс») Олега Алексеевича Плаксина. Менее чем за год этой системой были оборудованы все трамвайные вагоны и создана специальная служба автоматизированного управления движением, коллектив которой насчитывал 40 человек и своими силами производил все работы, связанные с установкой и оснащением подвижного состава системой АСДУ. За время работы коллектива было получено 17 патентов на новые изобретения.

В итоге в Воронеже впервые в России была создана и успешно эксплуатировалась на отечественном оборудовании автоматизированная система управления движением.

В 1984 году было окончено строительство нового диспетчерского пункта трамвая по улице Беговой. Проложен и открыт второй трамвайный путь к ВРГТЗ, по которому пошел трамвайный маршрут № 12.

5 декабря 1985 года в Воронеже торжественно открыли Северный мостовой переход. Мост был построен из бетонных конструкций на сваях, на его строительство было выделено 20 млн 300 тыс рублей, и стал единственным бетонным двухэтажным мостом в СССР.

По его первому ярусу была открыта автомобильная дорога, второй ярус предназначался для движения трамвайных вагонов. Общая длина моста составила 1,8 км. В день открытия Северного мостового перехода по нему пошел новый трамвайный маршрут № 16, длина которого составила 21,3 километра.

21 февраля 1986 года был открыт маршрут № 5, проходивший через новый Северный мостовой переход от ул. Новгородской до ул. Усманской.

С августа 1986 года все трамвайное депо № 1 полностью перешло на чешские трамвайные вагоны Tatra T3. На балансе депо находится 109 трамвайных вагонов. Трамвайное депо № 2 на левом берегу также полностью укомплектовано чешскими вагонами. Отечественные вагоны 71 605 эксплуатируются только в трамвайном депо № 3.



Открытие второй колеи трамвайной линии на ВРТТЗ.

1984 год. Фото из музея ТТУ

В 1987 году на территории трамвайного депо №1 был смонтирован козловой кран, а в 1989 году точно такой же был воздвигнут в трамвайном депо №3. Надо отметить, что лишь немногие трамвайно-троллейбусные управления СССР имели сразу два козловых крана в своем хозяйстве.

6 октября 1987 года на линию вышел трамвай-кафе «Сладкая прогулка». В Воронеже ходил один трамвайный вагон-кафе на базе 71-605. Вагон был переделан в трамвай кафе на ВРТТЗ. Расцветка вагона была яркой — сразу несколько цветов (белый, синий, зеленый, оранжевый и желтый). Салон трамвая-кафе был рассчитан на 44 человека. Вагон выходил на линию каждый день, кроме понедельника. Отправлялся от конечной станции ж/д Вокзала Воронеж-1 в 10 часов утра. Маршрут: ст. Воронеж 1 — ул. Кольцовская — ул. Ворошилова — ул. Героев Сибириков — ул. Южно-Моравская — ул. Перхоровича; обратно до ж/д вокзала. По вторникам и четвергам в трамвае устраивались экскурсии по Воронежу, в которых расска-



Открытие пассажирского движения трамвая по Северному мосту.
1985 год. Фото из музея ТТУ

зывали о истории города и тех улиц, по которым проезжал необычный вагон. В выходные и праздничные дни маршрут пролегал от ул. 45 Стрелковой дивизии по Московскому проспекту, улицам Кольцовской, Ленина, по Северному мосту до конечной остановки «Остужева» и обратно. Стоимость проезда была установлена в будние и выходные дни без экскурсии — 1 рубль 50 копеек, а с экскурсией — 1 рубль 65 копеек.

В 1988 году на ВРПТЗ была построена новая модель путеукладчика ВТК-07. В июле 1988 года новый трамвай поступил на испытания в службу пути трамвайного депо № 3.

В 1989 году в эксплуатацию были сданы мастерские энергохозяйства. В строй была введена новая тяговая подстанция, а общее их количество достигло 29 штук. Прибыла партия новых вагонов TatraT6B5 (ТЗМ), в количестве 12 штук. Все они поступили в трамвайное депо № 1, были пущены по маршруту № 16 (по системе многих единиц — СМЕ; трамвайный поезд из 2 вагонов), проходивший от ул. Газовой до Северо Восточного района. Впервые в город поступили трамваи с тиристорно-импульсной системой управления (ТИСУ), позволявшей на 20-30 % снизить рас-

ход электроэнергии. Эксплуатировались на городских магистралях под бортовыми номерами 105-116.

В 1991 году в управлении эксплуатировались три типа трамвайных вагонов: 89 единиц 71-605; 189 единиц Tatra T3; 12 единиц Tatra T6B5. На балансе находились 40 технических трамвайных вагонов. Протяженность трамвайных путей составляла 175 км, действовал 21 трамвайный маршрут. В 1990 году трамвайным транспортом было перевезено 78 млн человек.

3 сентября 1991 года в Воронеже произошла самая крупная за всю историю трамвая авария — в систему из двух вагонов 344+345, следовавшую по ул. Ворошилова, на большой скорости врезался хлебозов. В результате аварии погибло несколько человек, около 30 пассажиров получили серьезные травмы. Оба вагона получили серьезные повреждения, однако позднее были восстановлены.

После распада СССР в 1992 году происходит переименование трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) в производственное объединение «Воронежгорэлектро-



Трамвай кафе «Сладкая прогулка». 1987 год. Фото из музея ТТУ



Салон трамвая-кафе «Сладкая прогулка». Фото из музея ТТУ

транс» (ПО ВГЭТ). На должность генерального директора предприятия назначается Олег Алексеевич Плаксин. В середине 1992 года открывается новый трамвайный маршрут № 17 (Северо-Восточный район — СХИ), следовавший через Северный мост.

Олег Алексеевич Плаксин — генеральный директор ПО «Воронежгорэлектротранс» в период 1992 — 2002 годы. До 1992 года работал управляющим областного энергетического управления «Облкоммунэнерго». В 2002 году перешел на работу в городскую думу на должность председателя комитета по транспорту и связи. Три раза избирался депутатом Воронежской городской думы. В 1996 году был награжден орденом почета концерна «Российский горэлектротранспорт».

С появлением первых крупных коммерческих фирм в России в начале 1990-х годов появляется и реклама. В Воронеже первая реклама на общественном транспорте основанная на применении зарубежных разработок чешской компании «Тобро», появилась в 1993 году — на трам

вае Tatra T6B5, бортовой номер 107 и была размещена с использованием самоклеющейся фольги. Однако рекламные баннеры размещались на условиях двухстороннего сотрудничества: за заработанную валюту предприятие покупало запчасти для чешских трамваев Tatra, которые обходились на 40 % дешевле, чем их закупка через официальные каналы в Москве. Необходимо отметить, что после распада СССР в 1991 году начались серьезные перебои с поставками запчастей для трамвайных вагонов зарубежного производства (в том числе чехословацких «Татр»). Именно поэтому данный контракт был очень выгоден для предприятия «Воронежгорэлектротранс» и города, позволяя достаточно дешево приобретать запчасти и в срок ремонтировать вагоны.

В середине 1993 года начался капитальный ремонт пути на Московском проспекте. Впервые в Воронеже пассажирское движение осуществлялось по системе тяни-толкай (в обоих концах состава находятся водительские кабины) на участке от Педагогического института до конечной станции «Клиническая» (Ул. 45 Стрелковой Дивизии). Трамвайный поезд курсировал по маршруту с 5.30 часов утра до 19.00 часов вечера. В дальнейшем подобная технология использовалась при ремонте и замене трамвайного пути на городских улицах вплоть до 2007 года.

В 1995 году в Воронеж из города Шверина (Германия) поступило 14 вагонов Tatra T4D. По прибытии в столицу Черноземья трамваи получили бортовые номера 187-200, эксплуатировались преимущественно в трамвайном депо № 2. Вагоны были введены в эксплуатацию с июля 1995 года до июня 1996 года. С 1997 года ездили в одиночку, по маршруту № 7 (ул. Циолковского — пер. Усманский) и № 15 (ул. Циолковского — Отрожка). До 1997 года в движении были три системы из двух вагонов.

В середине 1995 года в Левобережное трамвайное депо № 2 с завода ВРТТЗ поступили два технических вагона, сделанных на базе чешских трамваев Tatra T3. Воронеж получил подобные вагоны впервые — до этого большая часть трамвайной спецтехники была сделана на базе



Трамвайный маршрут №9 на ул. 20-летия Октября.
Конец 1980-х гг. Фото из музея ТТУ

отечественных вагонов КТМ-5 и МТВ-82. Вагоны получили № ПМ-9 (поливомоечный) и № ВС-12 (вихревой снегоочиститель). В августе 2002 года трамваи были перевезены в трамвайное депо № 1, а уже в январе 2003 года — в трамвайное депо № 3, где были списаны и утилизированы в январе 2005 года.

К 70-й годовщине со дня запуска трамвая, в 1996 году, были закуплены 12 трамвайных вагонов Tatra T3D; как оказалось впоследствии, это была последняя закупка подвижного состава трамвая в Воронеже. Вагоны были введены в эксплуатацию с апреля 1997 по февраль 1999 года. 6 трамвайных вагонов стоили 301 тысяча 806 дойчмарок, за 1 трамвайный вагон было уплачено около 50 тысяч дойчмарок, что почти в 5,5 раз меньше стоимости нового трамвайного вагона КТМ отечественного производства. Однако данные вагоны эксплуатировались на колее 1435 мм, а в Воронеже ширина трамвайной колеи составляет 1524 мм. Для реконструкции и доводки вагоны были отправлены в Москву. Что примечательно, оплата за их переделку осуществлялась бартером: в Рязанское ТТУ были



Сцепка из трамваев Tatra T6B5 на ул. Кольцовской.
1993 год. Фото А. Оландера

отправлены шины с Воронежского шинного завода, а в Рязани были изготовлены 2 токарных станка, которые были отправлены в Москву вместо оплаты за доводку вагонов.

Tatra T3SU — Модификация вагона *Tatra T3*, разработанная для поставки в СССР. Часть узлов трамвая была доработана для работы в сложных климатических условиях СССР и союзных республик. До конца 1970-х годов вагоны поставлялись в двухдверной модификации, без средней двери. Всего в СССР было поставлено 11386 вагонов данной модификации в 33 города, что стало крупнейшей поставкой серии одной модели трамвая во всем мире.

Tatra T3D — модификация вагона *Tatra T3*, разработанная для поставки в ГДР. Поставлялись в города Хемниц и Шверин.

Tatra T4D — модификация трамвайного вагона *Tatra T3* с узким кузовом, предназначенная для эксплуатации в городах с узкой трамвайной колеёй. Вагоны данного типа работали в 4 городах Германии: Дрезден, Халле, Лейпциг и Магдебург. Всего в период с 1968 и 1986 год было выпущено 1766 моторных и 789 прицепных вагонов.

К 1996 году увеличивается коэффициент выпуска подвижного состава на линию — с 0,5 в 1991 году до 0,76. Продолжается ремонт трамвайных линий — по итогам «юбилейного» для городского электротранспорта 1996 года заменено 6 км трамвайного пути.

В 1997 году было начато строительство новой трамвайной линии от конечной станции «ВРПТЗ» до ул. 9-го Января (параллельно ул. Антонова-Овсеенко). Первая очередь линии предполагала прокладку ветки от ВРПТЗ до окружной дороги (в Московском направлении), а на второй очереди — соединение первой очереди линии с улицей Газовой по ул. 9-го Января. Для ввода линии в эксплуатацию, необходимо было решить комплекс проблем, а именно: построить новую тяговую подстанцию и проложить рельсы по бесстыковой технологии, так как вблизи строящейся линии были построены три новых многоквартирных дома, жильцы которых выступили против ее строительства. Бесстыковая технология прокладки пути позволяла существенно снизить шум от проходящих по линии вагонов и увеличить надежность рельсового полотна. Первая очередь была построена к 1998 году, а участок второй очереди, проходящий вдоль ул. 9-го Января до конечной станции «Улица Газовая» достроен не был. Открытие этой линии было одним из пунктов предвыборной программы депутата муниципального совета — руководителя производственного объединения «Воронежгорэлектротранс» О.А. Плаксина. Однако в 2001 году эта линия была полностью разобрана, так и не введенная в эксплуатацию.

В мае 2001 года было принято окончательно решение о снятии трамвайных путей на основной части Московского проспекта (участок от ул. Кольцовской до ул. 45-й Стрелковой дивизии) и частично на прилегающей к нему линии по проспекту Труда. В качестве главных причин снятия основной трамвайной линии назывались расширение дорожного полотна и увеличение пропускной способности улицы, а также то, что виадук в районе пл. Застава, 1938 года постройки, уже не выдерживал вибраций от трамвайного полотна и разрушался. Ремонтные рабо-



Поливомоечный трамвай Tatra T3 в трамвайном депо № 2.

Вагон №ПМ-9. 1997 год. Фото В. Вилфрида

ты на проспекте начались 1 июня 2001 года, а демонтаж самой линии с Московского проспекта 2 июня 2001 года. Закрывается трамвайный маршрут № 21. Трамвайные маршруты, проходящие через Московский проспект, были пущены по другим улицам: маршруты № 4, 8 — по ул. Солнечной, маршрут № 20 через Педагогический институт по ул. 45-й Стрелковой дивизии, маршрут № 3 — через кинотеатр «Луч» по ул. Ленина.

С июня 2001 года начинается деградация Воронежского трамвая. После закрытия трамвайной линии по Московскому проспекту серьезно сокращаются объемы пассажирских перевозок трамвайным транспортом. В городских газетах и на местном телевидении выходят материалы, рассказывающие жителям Воронежа о том, что «трамваи очень затратные в эксплуатации и обслуживании», «трамваи — экологически очень грязный вид транспорта». Начинается сокращение муниципального электротранспорта, он начинает уходить с рынка пассажирских перевозок по причине старения подвижного состава, а освободившаяся ниша занимается частными перевозчиками.

Продолжается корректировка маршрутной сети воронежского трамвая — 4 июля 2001 года закрывается трамвайный маршрут № 7. Открывается движение трамвайного маршрута № 12, следующего от СХИ до ВРГТЗ; однако проработал он лишь до сентября 2001 года

10 июня 2001 года окончательно закрыто и демонтировано трамвайное кольцо на конечной станции «ул. Клиническая». Последние годы кольцо использовалось для разворота трамваев маршрута № 1, который продлевается до конечной станции «ул. Новгородская», а с сентября 2001 года — до ВРГТЗ.

Распоряжением главы города Воронежа, Александра Яковлевича Ковалева от 12 сентября 2001 года, создается муниципальная транспортная компания «Воронежпассажиртранс» с целью сохранения муниципального имущества в случае банкротства ПАО «Воронежгорэлектротранс». Генеральным директором предприятия назначается Евгений Васильевич Минаков.

Евгений Васильевич Минаков — руководитель МУП МТК «Воронежпассажиртранс» в период 2001 — 2008 годы. До 2001 года работал директором МУП «Пассажирское автотранспортное предприятие № 5» (ПАТП № 5). В мае 2008 года был снят с должности.

В качестве эксперимента для повышения уровня выручки за проезд ПАО «Воронежгорэлектротранс» с 27 сентября 2001 года на городских улицах появились коммерческие трамваи и троллейбусы — водители платили депо арендную плату за вагоны, установленную в размере 85 рублей в час. Для пассажиров цена за проезд в коммерческих трамваях была установлена в размере 2 рублей — что на 50 копеек меньше, чем на муниципальном транспорте. В коммерческих трамваях не действовали проездные билеты.

Сначала на линию выходило 20 коммерческих трамваев по возобновленному маршруту № 7, а к октябрю 2001 года количество коммерческих маршрутов увеличилось: появился новый маршрут № 6, следующий от Северо-Восточного района до Студенческого городка ВПИ. С поя-

бря 2001 года коммерческими стали трамвайные маршруты № 15, 19.

Постепенное старение и износ подвижного состава привели к закрытию с 15 ноября 2001 года трамвайного маршрута № 9 (ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Циолковского), являвшегося тяжелопрофильным. В Воронеже остается один маршрут тяжелого профиля, проходящий через Вогрэсовский мост — № 10 (завод ГОО — ж/д вокзал Воронеж-1). Маршрут передается на обслуживание из трамвайного депо № 2 в трамвайное депо № 3, и все чешские трамваи Tatra T3 на тяжелом профиле были заменены на системы из отечественных вагонов КТМ-5.

В ноябре 2001 года на ВРТТЗ успешно модернизирован вагон 71-605 № 332, получивший при передаче в трамвайное депо № 1 бортовой номер 117 и индекс 71-605РМ. До 2005 года планировалось сделать 69 таких вагонов.

В феврале 2002 года открывается коммерческий трамвайный маршрут № 12 (завод ГОО — ул. Усманская) и изменен путь следования маршрута № 17 (Северо-Восточный район — ул. Перхоровича): теперь он следует от конечной станции «ж/д вокзал Воронеж-1» до конечной станции «ул. Перхоровича».

В марте 2002 года Воронежская городская дума приняла постановление по комплексной программе развития городского транспорта на период 2002 — 2004 годы. Основная ее цель — преодоление негативных тенденций функционирования городского пассажирского транспорта, обеспечение его устойчивого развития. Условием достижения данных целей являлось решение следующих задач:

- повышение эффективности и качества перевозок граждан города общественным пассажирским транспортом;

- снижение затрат городского бюджета на компенсацию издержек муниципальных авто и электротранспортных предприятий;

- применение прогрессивных методов и средств организации дорожного движения;

— количественное увеличение парка городского авто и электротранспорта.

Программа предусматривала закупку 15 новых трамваев и капитальный ремонт 69 трамваев. Кроме того, планировалась покупка 148 колесных пар и компрессоров. Общие расходы по электрическому транспорту на 3 года предполагались на уровне 168 млн рублей (в сегодняшних ценах это примерно 300 млн рублей). В дополнение к этому предполагались расходы на ремонт путей, обустройство остановок и создание информационной системы городского пассажирского транспорта с единой компьютерной сетью.

Руководством производственного объединения «Воронежгорэлектротранс» было решено продолжить эксперимент с запуском коммерческих трамвайных маршрутов, поэтому с середины марта 2002 года до 90 % всех трамвайных вагонов переведены на работу в коммерческом режиме. При этом закрыты трамвайные маршруты № 6 (Северо-Восточный район — Студгородок ВПИ) и кольцевой — № 19 (ул. Перхоровича — Цирк).

1 апреля 2002 года начинается демонтаж трамвайной линии в Отрожку от участка конечной станции Северо-Восточный район до ул. Богдана Хмельницкого в Отрожке. Трамвайный маршрут № 15 (ул. Циолковского — Отрожка) укорачивается до конечной станции Северо-Восточный район.

В июне 2002 года уходит в отставку руководитель ПО «Воронежгорэлектротранс», Олег Алексеевич Плаксин. На должность руководителя предприятия назначается Виктор Михайлович Алексеев.

Виктор Михайлович Алексеев — генеральный директор ПО «Воронежгорэлектротранс» в период 2002 — 2005 годов. Ранее работал главным инженером ПО «Воронежгорэлектротранс». На должность назначен в июне 2002 года после ухода О. А. Плаксина, руководившего предприятием с 1992 года. Предприятие осуществляло пассажирские перевозки до марта 2003 года. С марта 2003 года основные активы предприятия находились в аренде: троллейбус

ное депо № 1 — ОАО Нижегородский троллейбус; троллейбусное депо № 2 — ЗАО Воронежский троллейбус; трамвайное депо № 3 — МУП МТК «Воронежпассажиртранс» или проданы: трамвайное депо № 1 и трамвайное депо № 2. С началом конкурсного производства в отношении предприятия уходит в отставку в начале 2005 года.

29 июля 2002 года решением мэра города А.Я. Ковалёва закрывается Левобережное трамвайное депо № 2. Закрытие депо привело к сокращению количества трамвайных маршрутов — закрываются маршруты трамваев № 12, 15.

С октября 2002 года закрываются трамвайные маршруты № 3, 11, 13, 14. Маршрут № 17 продлевается от железнодорожного вокзала до СХИ.

Осенью 2002 года судебные приставы наложили арест на трамвайное депо № 1, принадлежащее ПО «Воронежгорэлектротранс» за долги перед бюджетами всех уровней, которые оценивались в 143 миллиона рублей. Материальное положение работников трамвайного депо № 1 серьезно ухудшается, и 25 ноября 2002 года началась их забастовка. Весь коллектив трамвайного депо № 1 выходит на многочисленный митинг, перекрывая движение на Плехановской улице. Кроме выплаты долгов по зарплате, бастующие требовали убрать из города коммерческий транспорт и произвести кадровые перестановки в руководстве трамвайного депо № 1. По заявлениям городской мэрии, проблема по невыплате заработной платы работникам предприятия возникла из-за того, что федеральным бюджетом не была погашена задолженность городу за перевозку льготных пассажиров.

11 декабря 2002 года мэрия Воронежа сообщила о том, что выполнила все требования работников трамвайного депо № 1, которые были выдвинуты на забастовке. Было заявлено о ликвидации с начала 2003 года трамвайного депо № 1.

С 1 января 2003 года закрывается трамвайное депо № 1. В связи с закрытием депо существенно сокращается выход вагонов на линию — транспортники уже не могут обслуживать такую разветвленную сеть маршрутов, поэто

му происходит закрытие трамвайных маршрутов № 4, 5, 10, 16, а маршрут № 20 продлевается до конечной станции «ул. Газовая». В городе прекращают движение системы из двух трамвайных вагонов; с этого времени на городские улицы выходят только одиночные трамвайные вагоны.

В 2003 году все трамвайные вагоны передаются в хозяйственное ведение МУП МТК «Воронежпассажиртранс». На предприятии «Воронежгорэлектротранс» вводится процесс конкурсного производства, судебные приставы описывают часть имущества и назначают торги по его распродаже на 4 марта 2003 года. В ходе аукциона продается трамвайное депо № 2 за 1 млн рублей, а трамвайное депо № 1 передается в аренду миграционной службе и УВД. Отменяется коммерческий режим работы электрического транспорта.

За 2002 — 2003 годы были списаны почти все чешские трамвайные вагоны Tatra T3, T4D, T6B5. С 2003 года начинается процесс их утилизации. В Воронеже осталось трамвайное депо № 3 и около 100 вагонов 71-605.

В середине марта 2003 года был начат демонтаж трамвайной линии по Ленинскому проспекту на участке от ДК им. С. М. Кирова до ул. Димитрова. В это же время возобновляется движение трамвайного маршрута № 11, а трамвайный маршрут № 2 продлевается до конечной станции «ул. Остужева», в связи с закрытием на реконструкцию трамвайного кольца у железнодорожного вокзала Воронеж-1. К маю 2003 года в городе действовали трамвайные маршруты № 1, 2, 7, 8, 11, 17, 20, обслуживавшиеся трамвайным депо № 3. Выход подвижного состава на линию составил чуть более 50 вагонов.

В мае 2003 года начался ремонт трамвайной линии у железнодорожной больницы на проспекте Революции. Меняется путь следования трамвайного маршрута № 7. он следует от ул. Газовой по проспекту Труда, ул. Солнечной, 45 й Стрелковой дивизии, Северному мосту до ул. Усманской. После окончания ремонта пути, в августе 2003 года, маршрут № 7 пошел, как и ходил до ремонта, через улицы Кольцовскую и Ленина.

С марта 2003 года до сентября 2003 года шел ремонт трамвайного пути по ул. Ворошилова, в результате которого все маршруты, проходившие через данную улицу, были перенаправлены на ул. Краснознаменную.

С июля 2004 года возобновляется движение маршрута № 16 (Северо-Восточный район — ул. Газовая). В ноябре 2004 года трамвайные маршруты № 16, 17, 20 закрываются; маршрут № 7 сокращается до ул. Остужева. Фактически, трамваи уходят из самых удаленных районов города, а перевозки трамвайным транспортом сокращаются до 2% от всего городского транспорта. На левый берег Воронежа осуществляется движение двух маршрутов с разворотом сразу после проезда по Северному мосту.

Решением Арбитражного суда Воронежской области от 13 октября 2004 года МУП ПО «Воронежгорэлектротранс» признано несостоятельным (банкротом) с открытием в отношении него конкурсного производства.

С 2003 года прекращается ремонт вагонов из Воронежана ВРГТЗ, из-за чего на предприятии происходит сильный спад объемов производства, а заказы из других городов становятся минимальными и редкими. В результате, к марту 2005 года ВРГТЗ накапливает задолженность в 20 млн рублей. На заводе вводится конкурсное управление и начинается сокращение штата работников.

Сложившаяся с воронежским трамваем ситуация была катастрофической — всего за 4 года количество маршрутов сократилось с 21 до 4, а выход подвижного состава на линию составил менее 50 вагонов. Это вызвало возмущение части городского населения.

В августе 2005 года, по инициативе любителей электротранспорта, было образовано общественное движение — Комитет «Воронежцы за трамвай». Основной задачей комитета на момент основания было создание своеобразного «музея-памятника» электротранспорту в сети Интернет. В дальнейшем деятельность комитета была направлена на восстановление экологически чистого транспорта в Воронеже. При участии комитета был проведен ряд митингов в поддержку городского транспорта, разработаны

программы по восстановлению движения электрического транспорта в Воронеже, однако повлиять на сохранение трамвайного движения он не смог, хотя и существенно отсрочил закрытие системы — с 2006 до 2009 года.

В ноябре 2005 года, после почти 2,5 лет реконструкции, открывается трамвайная конечная станция ж/д вокзал Воронеж 1», в результате чего трамвайный маршрут № 2 сокращается от ул. Остужева до конечной станции ж/д вокзал Воронеж 1». По Северному мосту на левый берег остается пассажирское движение только одного трамвайного маршрута № 7, разворачивающегося сразу после окончания моста.

25 января 2006 года в городской администрации проходит расширенное совещание с участием мэра города — Б. М. Скрынникова, после которого мэр объявляет о решении закрыть трамвайное движение в Воронеже с марта 2006 года. Кризисная ситуация, сложившаяся с воронежским электротранспортом, продолжала усугубляться, в частности, в начале 2006 года на аукцион были выставлены два троллейбусных депо, поэтому было объявлено о проведении 2 февраля 2006 года многочисленного митинга работников электротранспорта, которые требуют предоставления им социальных гарантий и восстановления движения экологически чистого транспорта в городе. Во время митинга было прекращено движение троллейбусов по той простой причине, что работники троллейбусных депо приехали на митинг на своих машинах.

К митингующим выходит мэр города и публично заявляет о том, что к 2010 году в городе будут работать 200 трамваев и 300 троллейбусов, в том числе он сказал, что «город в состоянии позволить себе в 2006 году покупку 7 трамваев и 40 троллейбусов, с привлечением для этого и частных средств».

В феврале 2006 года прекращают работу трамвайные маршруты № 7, 8; однако уже в марте 2006 года движение трамваев по данным маршрутам восстанавливается. В марте 2006 года на продажу выставлен ВРТТЗ. Начальная



Трамвайные вагоны на площади Черняховского.
2002 год. Фото Д. Крюкова



Трамвайные вагоны в трамвайном депо № 2.
2002 год. Фото В. Вилфрида

цена лота — 8.7 млн рублей. В мае 2006 года завод продается трем физическим лицам.

К 80 летнему юбилею со дня запуска трамвайного движения 15 мая 2006 года на линию вышел трамвайный ва



Трамвайный вагон 71-605 на коммерческом маршруте № 17 у железнодорожного Вокзала. 2002 год. Фото В. Назимкина



Трамвайный вагон следует по улице Южно-Моравской.
2003 год. Фото А. Оболенского

гон 71-605PM, созданный на ВРГТЗ, который с 2003 года находился в трамвайном депо №3. В декабре 2006 года ВРГТЗ официально прекращает свою работу. На территории завода частично демонтированы трамвайные пути и контактная сеть. Оборудование завода распродано.



Трамвайный вагон 71-605 на улице Кольцовской.
2003 год. Фото А. Оболенского

15 мая 2007 года проходят торги по продаже последнего трамвайного парка — депо № 3. Депо выкупила фирма ООО «Синтек», по стартовой цене в 47.8 млн рублей. В Генеральном плане развития города Воронежа не предусмотрено строительство новых трамвайных депо. Таким образом, вместе с этой землей город потерял и какие-либо перспективы развития трамвайного движения.

С января 2008 года прекращается трамвайное движение по Северному мосту, в результате трамвайный маршрут № 7 сокращается до железнодорожного вокзала Воронеж 1». Сокращается и выпуск вагонов на маршрут — с четырех до одного. В мае 2008 года происходят кадровые перестановки в руководстве муниципальной транспортной компании «Воронежпассажиртранс» — на должность генерального директора назначается Александр Иванович Юров, руководящий предприятием по настоящее время.

В июле 2008 года начался демонтаж контактной сети трамвая на левом берегу, в том числе и на Северном мосту.

В сентябре 2008 года начался демонтаж трамвайной линии по ул. 20-летия Октября, Ленинскому проспекту (в районе ДК им. С. М. Кирова), ул. Ростовской и на Во

грэсовском мосту. Из-за юридических проблем демонтаж линии на некоторое время был приостановлен, однако с конца ноября 2008 года он был продолжен. К декабрю 2008 года полностью демонтированы трамвайные пути по ул. 20-летия Октября и на Вогрэсовском мосту.

20 декабря 2008 года окончательно закрывается трамвайный маршрут №7. К моменту закрытия на маршрут выходил лишь один трамвайный вагон в будние дни.

С 20 января 2009 года трамвайный маршрут №1 сокращается от конечной станции «ВРПТЗ» до конечной станции «ж/д вокзал Воронеж-1». С февраля 2009 года выпуск вагонов на линию уменьшается сначала до десяти штук, с марта — до семи, в апреле курсировало всего четыре трамвайных вагона. 14 апреля 2009 года трамваи Воронежа работали последний день. На линию вышло два трамвайных вагона по маршрутам №1, 2. Последний линейный рейс совершил вагон 71-605 с бортовым номером 400. С 15 апреля 2009 года трамвайное сообщение в Воронеже было прекращено. С 15 мая 2009 года до августа 2009 года, уже после закрытия трамвайного движения в Воронеже, были частично демонтированы трамвайные линии по улицам Ленина, 45 Стрелковой дивизии, Московскому проспекту, Челюскинцев, трамвайный перекресток у Цирка. В августе 2009 года была демонтирована трамвайная конечная станция «ж/д вокзал Воронеж-1».

В трамвайном депо №3 после закрытия движения с апреля по сентябрь 2009 года были утилизированы все вагоны, последним из которых оказался вагон №А-1 (МТВ-82). Лишь один вагон с бортовым номером №311 (71-605РМ) производства ВРПТЗ остался на территории трамвайного депо №3. Дальнейшая судьба этого трамвая остается неизвестной. С сентября на территории депо начат демонтаж рельсов и контактной сети.

6 декабря 2009 года был начат демонтаж трамвайных путей на перегоне «Педагогический институт» — «Динамо», в том числе и в самом парке «Динамо». На месте трамвайных путей предполагается обустройство автомобильной дороги к парку. 30 марта 2010 года начался демонтаж



Трамвай подъезжает к конечной станции «ВРТТЗ».

2007 год. Фото А. Матросова.

трамвайной линии по улицам Кольцовская и Ворошилова на участке, длиной около 5 км. Менее чем за две недели трамвайная линия была полностью снята, а демонтированные рельсы были отвезены на склад предприятия по переработке металла в районе ВАИ.

Таковы основные вехи ближайшей исторической ретроспективы спешной ликвидации одной из наиболее социально и экономически значимой городской транспортной системы.

Логическим завершением деструктивной фазы истории воронежского трамвая как социосистемы стало и сворачивание ряда сопряженных производств и видов деятельности, деформация дальнейшего развития научных и логистических центров управления городским транспортом, транспортных информационных систем и интермодальных транспортных схем. Город оказался без социально значимого транспортного будущего.



Трамвай на Северном мосту. 2007 год. Фото Р. Васильева



Последние дни работы трамвайного маршрута № 7, улица 9 го Января.
Ноябрь 2008 года. Фото А. Фурсова



Трамвайная линия по ул. 20 летия Октября за несколько дней до демонтажа. Ноябрь 2008 года. Фото А. Фурсова



Сложенные после демонтажа рельсы у Вогрэсовского моста.
2009 год. Фото А. Фурсова



Последний снимок работы трамвая на линии — улица Кольцовская.
10 апреля 2009 года. Фото А. Фурсова



Последний снимок работы трамвая на линии — улица Острогжская.
10 апреля 2009 года. Фото А. Фурсова



Трамвайная линия — поворот с улицы Беговой на
Московский проспект за месяц до начала демонтажа.

Апрель 2009 года. Фото А. Фурсова



Демонтаж трамвайных путей на улице Ленина.

Декабрь 2009 года. Фото А. Фурсова

IV. Инфраструктура

Воронежского трамвая

Трамвайные депо Воронежа:

Трамвайное депо № 1

Трамвайное депо № 1 является старейшим сооружением регулярного общественного транспорта города. Оно было построено к 1914 году на территории бывшего ипподрома. До 1924 года использовалось как парк конки, а до начала 1930-х гг. называлось «вагонным сараем».

По назначению трамвайное депо № 1 стало использоваться с момента своего открытия в мае 1926 года. Депо эксплуатировало за всю свою историю все типы вагонов, поставлявшихся в Воронеж.

Проектная вместимость депо до 1986 года составляла 180 машино мест. В депо вела железнодорожная ветка, предназначавшаяся для поставки новых трамваев. Их разгрузка проводилась с помощью специального гейта на территории депо.

Все новые вагоны поступали в трамвайный парк № 1. На территории депо шла их наладка для работы на линии — ставились тележки, пантографы и другие специальные элементы. Затем, если это был отечественный вагон 71-605, то его перегоняли в трамвайное депо № 3 и там вводили в эксплуатацию. А чешские «Татры» для левобережного трамвайного депо № 2 обкатывали и вводили в эксплуатацию в трамвайном депо № 1, так как оно было ремонтно-эксплуатационным (в середине 1990-х годов депо получило название ОЭРТП-1) и могло выполнять все виды ремонта, текущий ремонт всех вагонов депо № 2 проходил именно в депо № 1.

К концу 1990-х годов трамвайное депо № 1 эксплуатировало чехословацкие вагоны Tatra T3SU (все модификации — трехдверные), № 1-104, Tatra T3D, № 1 2, 17-18 29-30, 61-62, 95-96, 103-104 и Tatra T6B5, № 105-116, обслужива



Трамвайное депо № 1. 1941 год.

Фото из государственного архива Воронежской области.

ло маршруты № 3, 4, 5, 6, 12, 16, 20. С 1986 года депо полностью перешло на чешские вагоны Tatra T3SU. В 1989 году в депо поступило 12 вагонов Tatra T6B5, которые обслуживали трамвайный маршрут № 16.

Трамвайное депо № 1 закрыто 1 января 2003 года.

В марте 2003 года оно было выставлено на аукцион судебными приставами за 1,8млн рублей. Однако аукцион так и не состоялся, а территория депо была передана в аренду Управлению внутренних дел.

Все трамвайные вагоны в депо были списаны в 2003 году, а их утилизация продолжалась до весны 2005 года.

В настоящее время депо разрушено, на большей части его территории располагается новый многоэтажный жилой комплекс и гаражный кооператив. Оставшаяся часть территории используется Федеральной миграционной службой. В ближайшее время намечен снос оставшихся строений депо.

Трамвайный парк расположен на пересечении улиц 9-го Января и Революции 1905 года. Административное здание трамвайного депо №1 в 1990-е годы увеличилось за счет



В производственном цехе депо № 1.
2004 год. Фото Д. Касаткина

пристройки. Трамвайное депо №1 расположено на улице 9-го Января, 54.

Трамвайное депо № 2

Строительство Левобережного трамвайного депо № 2 началось в середине 1951 года. К середине 1952 года были возведены производственные корпуса депо.

Трамвайное депо было построено к 1955 году. Свою работу начало как филиал трамвайного депо № 1 и называлось Левобережным ремонтным парком.

Проектная вместимость — 115 трамваев; вместимость первой очереди строительства — 80 вагонов. До 1953 года депо было полностью обособлено и обслуживало маршрут № 7.

В 1970 году в трамвайное депо № 2 прибыли первые трамвайные вагоны КТМ-5М, в количестве 22 штук, поступавшие в депо до 1985 года. В 1977 году в депо поступили первые 25 новых трамвайных вагонов Tatra T3SU.



Ремонтные корпуса трамвайного депо № 2.
Конец 1950-х гг. Фото из музея ТТУ.



Ремонтные каналы трамвайного депо № 2.
1975 год. Фото из музея ТТУ.



Веер трамвайного депо № 2. 2003 год. Фото Ю. Маллера

До 1986 года в трамвайном депо №2 располагалась служба пути со специальным подвижным составом.

К концу 1990-х годов депо эксплуатировало вагоны Tatra T3SU (двух- и трехдверные модификации) № 201-299 и Tatra T4D № 187-200, обслуживало маршруты № 7, 9, 10, 11, 13, 15. Проводило технические осмотры вагонов (ТО) и мелкий ремонт.

В 2001 году трамвайное депо №2 было преобразовано в Левобережный эксплуатационно-ремонтный цех (ЛЭРЦ), и фактически прекратило свою деятельность в качестве депо.

Трамвайное депо №2 закрылось 29 июля 2002 года. В марте 2003 года оно было продано судебными приставами на аукционе за 1 миллион рублей. Все трамвайные вагоны в депо были списаны в 2003 году, а их утилизация продолжалась до конца 2004 года.

Территория бывшего трамвайного депо №2 на данный момент большей частью не используется, в бывших помещениях предприятия функционируют различные фирмы.

Трамвайное депо №2 расположено на улице Кулибина, 15, в районе авиационного завода, при пересечении с улицей Героев Стратосферы.

Трамвайное депо №3

Строительство трамвайного депо №3 началось в 1978 году на улице Огородной (сегодня — улица Кривошеина). Трамвайное депо №3 построено к 1981 году.

12 мая 1981 года состоялось открытие депо. Проектная вместимость депо — 150 вагонов. В состав депо вошли главный корпус с производственными помещениями, 4-этажное административное здание, диспетчерская, материально-технический склад, котельная, тяговая подстанция, гараж для автомобилей и механизированные мастерские.

К середине 1990-х годов в депо эксплуатировались отечественные вагоны 71-605, №300-390, 404-406 и 71-605А, №391-403, обслуживало маршруты №1, 2, 2А, 8, 14, 18, 19, 21. Оно проводило все виды технических осмотров вагонов (ТО), текущий и капитальный ремонт вагонов.

С 1986 года здесь расположилась образцовая служба пути со своим подвижным составом, ремонтными машинами и производственной базой. Она была рассчитана на обслуживание от 60 до 100 км трамвайных линий ежегодно, и была оснащена 13 служебными трамвайными вагонами, 11 единицами автомобильного автотранспорта и 5 тракторами.

В административном здании депо с 2001 по 2009 год был расположен электротранспортный музей, находившийся до 2001 года на территории трамвайного депо №1.

На торгах, проводившихся конкурсным управляющим 15 мая 2007 года, территория депо была продана коммерческой фирме по начальной стоимости лота за 47,8 млн рублей.

В феврале 2009 года в городских СМИ была опубликована информация о финансировании федеральным и областными бюджетами проекта строительства жилого ком-

плекса эконом-класса на территории депо №3, несмотря на то, что в генплан города земельный участок, занимаемый ранее депо, обозначен как «трамвайный парк».

При закрытии трамвайного движения трамвайное депо было также закрыто 15 апреля 2009 года. До октября 2009 года на территории велась утилизация трамвайных вагонов. В сентябре 2009 года на территории начался демонтаж рельс на веере депо и контактной сети.

В производственных помещениях сегодня проходит обслуживание большегрузных автобусов. На одной из трамвайных канав был оставлен вагон №311 (71-605РМ), построенный в 2001 году на ВРТТЗ. Все остальные вагоны утилизированы.

В результате многочисленных прений с участием строительных компаний и правительства Воронежской области в ноябре 2009 года было объявлено о том, что на строительство жилого комплекса на территории депо не будут выделяться бюджетные средства. Дальнейшая судьба территории и строений депо остается неизвестной.

Трамвайное депо №3 расположено в Юго Западном районе Воронежа на улице Кривошеина, 13.



Трамваи в трамвайном депо №3 после его закрытия.

2009 год. Фото А. Фурсова



Строительство трамвайного депо № 3. 1979 год. Фото из музея ТТУ



Современный вид комплекса трамвайного депо №3
2010 год. Фото А. Фурсова

Воронежский Ремонтный Трамвайно-троллейбусный завод — ВРТТЗ

История Воронежского ремонтного трамвайно-троллейбусного завода (ВРТТЗ) начинается в 1969 году. Именно тогда на самой окраине города — ул. 45 Стрелковой дивизии началось строительство объекта.

Изначально предполагалось, что профильным для завода станет ремонт вагонов РВЗ-6 и МТВ-82, а также троллейбусов ЗиУ-5. Однако в советские годы трамваи и троллейбусы стоили относительно дешево, а большинство транспортных хозяйств не эксплуатировали подвижной состав долгое время: к тому же большая часть крупных транспортных предприятий начали массовые закупки новых вагонов Tatra T-3 и КТМ-5. Кроме того по первоначальному проекту было запланировано задействовать часть территории завода для организации троллейбусного депо №3.

В 1972 году от конечной станции «Новгородская» до завода была построена служебная однопутная линия протяженностью 2,5 км. В 1975 году до конечной станции «ВРТТЗ» было запущено пассажирское движение трамвайного маршрута №12, а в 1984 году построили и второй путь. В 1974 году завод был открыт. Первым директором предприятия стал Виталий Трифионович Ереминский. После открытия было решено перепрофилировать производство на ремонт вагонов КТМ-5, однако до 1976 года на ВРТТЗ проводился ремонт вагонов типа РВЗ-6 и МТВ-82, а ремонт вагонов 71-605 первоначально заключался в замене пластиковых кузовов вагонов на металлические. Лишь благодаря наличию хорошей ремонтной базы на ВРТТЗ Воронеж стал одним из немногих городов, где КТМ-5 первых серий (производства начала 1970-х годов) работали на линиях до 18 лет.

В 1975 году было запланировано проведение ремонта 70 трамвайных вагонов. Общая проектная мощность за



Ремонтные боксы ВРТТЗ после открытия завода. 1976 год.

Фото из государственного архива Воронежской области

вода позволяла ремонтировать, в том числе капитально, до 442 вагонов в год.

Ремонт вагонов проводился по четко выработанной технологии: с веера завода в производственный цех заезжал трамвайный вагон. С помощью специального оборудования с вагона снимались старые тележки с колесными парами и закатывались в моечное отделение. После промывки основных агрегатов и узлов они разбирались и поступали на производственные участки к рабочим-ремонтникам.

С 1978 года завод начал выпуск служебных трамваев: рельсошлифовальных, вагонов-дозаторов, грузомеханических, шпалоукладчиков, поливомоечных, снегоуборочных (в том числе вихревых снегоочистителей), вышек контактной сети и ряда других.

В этой сфере ВРТТЗ являлся практически монополистом вплоть до закрытия. Большинство спецвагонов изготавливались на базе КТМ-5, причем закупались даже теми городами, где вагоны данной модели не эксплуатирова-

лись или эксплуатировались короткое время, например Екатеринбург, Самарой и Москвой.

В 1980 году на Воронежском ремонтном трамвайно-троллейбусном заводе свою деятельность начал Временный творческий коллектив, получивший короткую аббревиатуру ВТК. Это было крупнейшее в СССР конструкторское бюро, разработавшее более 90 моделей различной специальной техники на базе трамвайных вагонов. К 1990 году коллектив конструкторского бюро увеличился с 10 до 138 сотрудников. Выросли и объемы производства с 1200 до 511 000 рублей в советских ценах.

Оригинальные конструкции ВТК быстро осваивались вагоноремонтными других городов, заметно облегчая строительство новых и эксплуатацию уже существовавших трамвайных линий. (см. таблицу).

Основные модели спецтехники, разработанные на ВРТТЗ

Гит	Назначение вагонов	Бтз (модель трамвая)	Место выпуска
ВТК-01	вагон-путсуборщик	оригинальная двухосная	Самара
ВТК-06	вагон-рельсошлифовщик	КТМ-5МЗ	Пермь
ВТК-07	вагон-путеукладчик	КТМ-5МЗ	Воронеж
ВТК-09	хоппер-дозатор моторный	КТМ-5МЗ	Воронеж
ВТК-10	грузовой вагон с краном	КТМ-5МЗ	Пермь
ВТК-15	вагон-вышка для обслуживания контактной сети	КТМ-5МЗ	Новосибирск
ВТК-21	вагон-электрорельсосварщик	КТМ-5МЗ	Пермь
ВТК-24	Снегоочиститель роторный «БУРАН»	КТМ-5МЗ	Новосибирск
ВТК-26	путейская «летучка»	КТМ-5МЗ	Липецк
ВТК-28	вагон-рельсотранспортер	КТМ-5МЗ	Пермь
ВТК-53	поезд-звеновоз	КТМ-5МЗ	Пермь

В 1990-е годы разработка новых моделей спецтехники ВТК была прекращена, а коллектив завода сосредоточился на производстве и доработке разработанных ранее вагонов.

В 1982 — 1994 годах завод ремонтировал ежемесячно до 25 вагонов КТМ-5 из разных городов бывшего СССР, изготавливая при этом 25–30 служебных вагонов в год. К началу 1990-х гг. начал стареть парк воронежских вагонов Tatra T3; основная проблема заключалась в том, что после распада СССР наблюдался большой дефицит запчастей к ней, поэтому приходилось списывать даже относительно новые трамваи, 1982 года выпуска. В 1994 году завод освоил ремонт вагонов Tatra T3, что позволило значительно продлить срок эксплуатации воронежских Tatra. Всего же с 1994 по 2001 год было отремонтировано 67 чешских трамваев.

В 1991 году концерн Российский горэлектротранспорт безвозмездно передал коллективу завода основные фонды и активы предприятия. Завод стал народным предприятием. Согласно уставу, управление заводом перешло к правлению коллектива, в состав которого вошли 9 рабочих и 6 инженерно-технических работников.

Финансовое положение завода было достаточно сложным из-за регулярных скачков цен — несколько лет завод работал без финансового плана. Из-за этого предприятие стало заниматься производством товаров народного потребления — садовых тележек, регулирующих клапанов к автомобилям и др.

В 1995 году ВРГТЗ впервые сконструировал и построил 2 служебных вагона для Воронежа на базе двух старых вагонов Tatra T3SU 1977 года выпуска — поливомоечный ПМ-9 и вихревой снегоочиститель ВС-12. Оба вагона были списаны в январе 2005 года.

До 1995 года, город производил закупки у завода спецтехники на базе КТМ-5, которая исправно работала до 2001 года. Большинство спецвагонов Воронежа были произведены на ВРГТЗ.

В 1996 году на заводе сложилась критическая ситуация из-за долгов крупных российских городов за ремонт вагонов, оценивающихся в 7 млрд рублей, предприятию грозила полная остановка. Коллектив рабочих составлял тогда 375 человек, директором предприятия работал

А. В. Абакумов. Однако заводу удалось выйти из долговой ямы. С 1996 года около половины всех заказов предприятия составляли воронежские, причем город ремонтировал больше трамваев, чем в советские времена.

В 1998 году на заводе меняется директор — им становится Владимир Александрович Сарычев.

Владимир Александрович Сарычев — директор завода ВРТТЗ в 1998 — 2004 годы. До 1998 года работал начальником отдела маркетинга на заводе «Автогенмаш», ранее — секретарем парткома. Принял руководство заводом после смерти своего предшественника А. Абакумова в конце 1997 года. В июне 2004 года был снят с должности, находясь в больничном отпуске.

За всю свою историю завод отремонтировал лишь два троллейбуса из Воронежа с 2001 по 2003 год — одной машине был проведен капитально-восстановительный ремонт, однако в город она так и не вернулась, оставаясь на заводе до конца 2004 года из-за неуплаты стоимости ее ремонта. Второй троллейбус был отремонтирован с заменой кузова, который поступил из города Энгельса, а платформа была взята с одного из списанных троллейбусов.

В 2000 году при финансовой поддержке города, области и управления ГЭТ началось строительство опытного вагона 71-605РМ.

Модернизация вагона включала:

- полную замену гофрированной обшивки кузова на цельнометаллическую;

- замену торцевых частей кузова, для придания вагону современного вида;

- установку ступенек из антикоррозийной стали;

- применение антикоррозийной защиты всего кузова;

- замену контакторной системы управления (РКСУ) на тиристорно-импульсную (ТИСУ) для обеспечения плавности хода вагона и экономии электрической энергии;

- установку новых двухстворчатых дверей;

- замену мотор-генератора для питания низковольтных цепей вагона на статические преобразователи напряжения;

— переоборудование пассажирского салона в соответствии с Правилами ЕЭК ООН, в том числе установку новых сидений, каждое из которых зимой имело подогрев;

— установку новой системы обогрева салона в зимнее время года;

— установку люминесцентного освещения салона, новых сигнальных и габаритных огней, маршрутных указателей с люминесцентной подсветкой;

— изменения интерьера водительской кабины, в том числе установку нового пульта управления, водительского кресла и отопления кабины;

— установку современных радиоинформационных средств связи.

В салоне вагона могло проезжать (при максимальной вместимости) до 180 человек. Номинальная вместимость вагона была определена на уровне 123 человек. Количество сидячих мест составило 32.

К ноябрю 2001 года вагон был построен. На его модернизацию ушло почти 1,5 года и около 3 млн рублей. В случае же серийного производства цена такого трамвая должна была составить 2,2-2,5 млн рублей. Предполагалось сконструировать три вида модернизированных вагонов по различной цене. Построенный вагон оказался единственным, причем самого дорого вида с тиристорно импульсной системой управления.

Тогда же была разработана программа по модернизации трамвайного парка Воронежа, предусматривавшая постройку 69 вагонов 71-605PM в течение последующих пяти лет.

Через 2 месяца после отладки нового вагона он был передан в трамвайное депо № 1, где проходил испытания на линии, после чего получил бортовой номер 117 и работал до конца 2002 года на маршруте номер 7. С мая 2006 года по январь 2007 года вагон работал в трамвайном депо № 3 под бортовым номером 311.

К 2002 году в конструкторском бюро ВТК осталось 20 работников, а в 2003 году бюро было расформировано и прекратило свою деятельность.

За период 2002 — 2004 годы ВРПТЗ отремонтировал не более 20 вагонов 71-605 и 71-608 из Коломны, Нижнего Тагила и Иркутска. Объемы ремонта составили около двух вагонов в месяц.

Не видя перспектив, работники начали уходить с предприятия. Наибольшим был отток специалистов в 2004 году, когда на Усть Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ) после длительного перерыва поступил большой заказ на изготовление вагонов из Москвы. В июне 2004 года был назначен новый директор завода — К. Н. Гуровский. В том же году на предприятии была введена процедура внешнего управления, а ВРПТЗ все больше занимался непрофильной деятельностью.

В начале 2004 года один из лидеров предвыборной кампании на выборах мэра города, Иван Дмитриевич Образцов, пообещал финансовую поддержку заводу в продолжение выпуска вагонов 71 605РМ. Однако на выборах мэра города победил другой кандидат, а финансовое положение завода продолжало ухудшаться.

В ноябре 2004 года в город приехала чешская делегация, в ее состав, в том числе, входили представители ЧКД Прагоимпекс» и компании «Шкода — транспортная техника». Они побывали на ВРПТЗ, чтобы оценить возможности воронежского завода для создания на его мощностях производства чешских трамваев. По результатам переговоров в местных СМИ появилась информация, что уже летом 2005 года начнется сборка новых чешских трамваев. Заинтересованность к проекту сразу же проявили Волгоград, Курск и Орел эксплуатировавшие преимущественно чешские вагоны Tatra.

Проект был загублен на корню. Причиной называлось то, что нет четкой схемы растаможивания комплектующих, и трамваи, собранные на ВРПТЗ, будут стоить не менее 12-15 млн рублей. Это довольно странно и удивительно, поскольку аналогичный вагон на Украине обходился примерно в 9 млн рублей.

К началу 2005 года поступил заказ на изготовление 10 спецвагонов для Санкт Петербурга, однако завод отказал-



Трамвайный вагон 71-605PM производства ВРТТЗ в трамвайном депо № 3.
2010 год. Фото А. Фурсова

ся от проекта, объяснив это нехваткой кадров. В середине 2005 года была начата процедура банкротства ВРТТЗ, в ноябре того же года завод был закрыт. Сумма долгов предприятия составила около 23 млн рублей, а вот выставлено на продажу оно было за гораздо более скромную сумму — 7,8 млн рублей.

На 4 апреля 2006 года был запланирован аукцион по продаже ВРТТЗ, однако он не состоялся якобы по техническим причинам. Потенциальные покупатели были крайне возмущены таким ходом событий.

Сами здания и территория ВРТТЗ — это 4,5 тысячи квадратных метров административных помещений, 13,2 тыс. кв. м. производственных площадей и 9,2 га. территории с расположенными на ней двумя бомбоубежищами.

По территории были проложены линии электропередач (ЛЭП), общей протяженностью почти 5 км. Производственные ангары могли одновременно вместить 23 трамвая и еще 20 троллейбусов. Реальная же оценочная сто-

имость этого имущества составляла около 800 млн рублей. Имелось множество мелких складов, общей площадью почти 450 кв. м. На территории завода имелся также гараж автотехники, общей площадью 797 кв. м. Завод имел небольшое тепловозное депо и собственный тепловоз. На территории имелось два козловых крана: большой и малый (у склада и у вагоноремонтных мастерских соответственно). Для разгрузки и погрузки отремонтированных вагонов использовалось 2 гейта.

Имущество завода, проданное в процессе банкротства:

- 2 инфракрасные сушилки для окрашенных вагонов
- 3 чешских аппарата для подточки колесных пар
- оборудование для линии по ремонту троллейбусов
- 2 вагона 71-605, 1976 г. выпуска, использовавшиеся в качестве служебных на ВРГТЗ, и 2 вагона-дозатора на базе 71-605;
- 6 кузовов Tatra T3SU без ускорителей и тележек;
- порезано на металлолом 10 кузовов 71-605 и 2 кузова 71-608 из других городов;
- 5 моторов охладителей для тиристоров Т-6В5;
- кузов вагона Tatra Т6В5 с отремонтированной проводкой, но без стекол.

В Воронеж в мае 2006 года вернули с ВРГТЗ вагон 71-605А № 362 (был перенумерован в № 333), отправленный на капитальный ремонт в 2003 году, но до конца не оплаченный, практически полностью отремонтированный: 6 тележек для вагонов КТМ-5 и запчасти к вагону МТВ 82, которыми позднее была восстановлена вышка контактной сети № А-1. Больше город ничего не выкупил.

В декабре 2006 года начался демонтаж контактной сети и рельсошпальной решетки на территории предприятия.

В 2009 году с веера завода были полностью сняты трамвайные рельсы, а последний технический грузовой вагон был утилизирован.

С 2009 года на территории завода действует складской комплекс «Дивизион», предлагающий в аренду площади завода на длительный срок. На территории расположено 31 различное строение.

Завод расположен на улице 45 Стрелковой дивизии, д. 259 Д вблизи окружной автомобильной дороги.



Последний вагон, оставшийся на территории ВРТТЗ после закрытия завода. 2009 год. Фото Р. Васильева



Вид на бывшие производственные цеха завода.
2010 год. Фото А. Фурсова

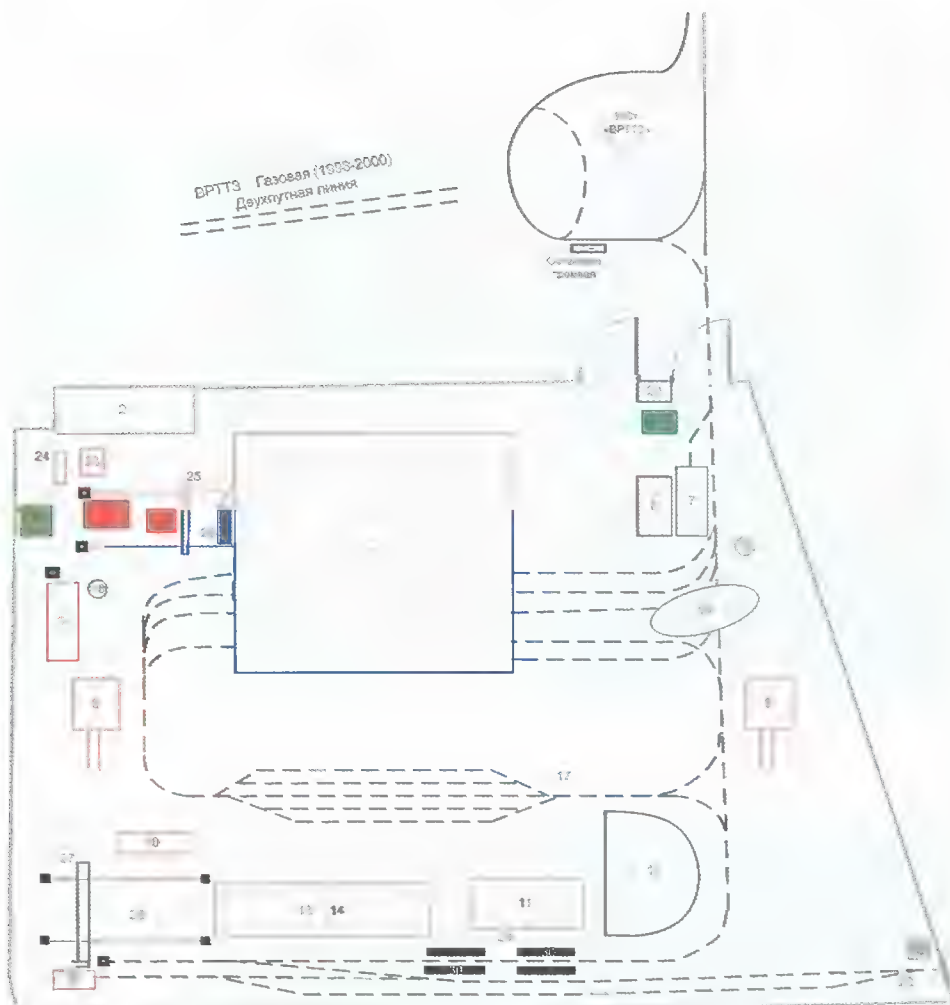


Схема развития завода ВРТТЗ по состоянию на 2004 год

Обозначения на карте

1. Главный производственный корпус
2. Административно-бытовой комплекс (АБК)
3. Склад горюче-смазочных материалов (ГСМ)
4. Склад горюче-смазочных материалов (ГСМ)
5. Склад ЭМУ
6. Камера пожаротушения
7. Камера обдувки вагонов
8. Подземная стоянка электрокар
9. Склад готовой продукции
10. Склад металлической тары

11. Гараж служебного автотранспорта
12. Открытая площадка стоянки автотранспорта
13. Центральный склад материалов
14. Заготовительное отделение механического участка
15. Тепловозное депо
16. Вагончик бригад финансово сбытового отдела (ФСО)
17. Трамвайный всер завода
18. Ж.б. резервуар 100 м, куб. воды
19. Открытая площадка сбора производственных отходов
20. Магазин, охрана
21. Насосная
22. Ж/д пути – выезд с завода
23. Тяговая подстанция
24. РП 6 кВ
25. Малый козловой кран, г/п 3 т
26. Выварочная ванна
27. Большой козловой кран (ККС-10). г/п 10 т
28. Открытый склад хранения металла, пиломатериалов и др. материалов
29. Погрузочно-разгрузочные площадки вагонов
30. Гейг № 1, № 2 для разгрузки/погрузки трамвайных вагонов

Трамвайные мосты Воронежа

Северный мостовой переход



Северный мост. Вид с Левого берега водохранилища.
2009 год. Фото А. Фурсова

Строительство Северного моста началось в 1978 году. Мост был построен на сваях, без насыпной дамбы, для того, чтобы не загрязнять водохранилище. Главная особенность моста заключается в том, что он состоит из трех отдельных конструкций, расположенных в два яруса. Первый этаж моста предназначен для движения автомобильного транспорта; второй — для трамвая. На строительство Северного мостового перехода было затрачено 20 млн 300 тыс рублей в ценах 1985 года.

Строительство моста велось работниками мостотряда-81, треста «Мостострой-1», управления дорожно-мостового строительства, трамвайно-троллейбусного управления, треста «Юговостоктехмонтаж», «Воронежгорсети», и других более мелких предприятий.



Вид из кабины водителя трамвая на трамвайную линию Северного моста.
2002 год. Фото Д. Крюкова

5 декабря 1985 года состоялся торжественный митинг по случаю ввода в эксплуатацию нового моста через водохранилище. Мост стал своеобразным подарком к 400-летию города, о чем упомянул в своей речи заместитель председателя Воронежского горисполкома В.И. Бухонов, открывший митинг.

Для открытия моста были проведены работы по переносу трамвайного пути в районе парка «Динамо», была образована ул. Остужева на Левом берегу (такой она является и сегодня, спустя 25 лет после открытия моста).

Длина моста составляет 1800 м. Северный мост на сегодня — самый молодой мост города Воронежа, построенный без использования каких либо старых конструкций, фактически — с нуля.

По данным некоторых историков, Северный мост является единственным в Европе бетонным двухъярусным мостом, предназначенным для движения автомобилей и трамваев.

С момента открытия моста в 1985 году по нему был пущен трамвайный маршрут № 16 (Северо Восточный район — ул. Газовая), к началу 1990-х годов ставший самым привлекательным для жителей маршрутом — именно на нем эксплуатировались 12 новых трамваев Tatra T6B5, поступивших в город в 1989 году. В 1986 году через мост было пущено движение трамвайного маршрута № 5 (ул. Усманская — ул. Новгородская).

1987 год — в Воронеже запущен трамвай-кафе «Сладкая прогулка». В выходные и праздничные дни его маршрут пролегал через Северный мостовой переход.

В 1992 году через мост было открыто движение трамвайного маршрута № 17 (Северо Восточный район — СХИ), который проработал чуть меньше года, после чего был закрыт из-за низкого пассажиропотока.

В сентябре 2001 года изменился путь следования маршрута № 7 (в июне он был закрыт) — теперь маршрут следует через Северный мост от ул. Газовой до ул. Усманской. Трамвайный маршрут № 17 также меняет путь следования, но ненадолго — лишь до февраля 2002 года, — от ул. Перхоровича до Северо-Восточного района через Северный мост. В октябре 2001 года трамвайный маршрут № 6 меняет путь следования — его маршрут проходит от Северо-Восточного района до Студенческого городка ВПИ через Северный мост. Уже в середине марта 2002 года маршрут № 6 закрывается окончательно.

С октября 2004 года закрывается трамвайный маршрут № 16, следовавший через Северный мост, маршрут № 7 сокращается до конечной станции «ул. Остужева». В ноябре 2005 года трамвайный маршрут № 2 сокращен от «Ул. Остужева» до конечной станции «ж/д вокзал Воронеж-1», закрытой на реконструкцию в 2002 году.

8 января 2008 года трамвайный маршрут № 7 сокращается до конечной станции «ж/д вокзал Воронеж-1». Трамвайное движение прекращается по Северному мостовому переходу и на левом берегу.

1 июня 2008 года на мосту начат демонтаж контактной сети. В августе 2009 года — снят третий рельс, удержива-



Строительство Северного моста. 1982 год.
Фото из государственного архива Воронежской области



Северный мост за несколько месяцев до открытия.
Вид с правого берега водохранилища 1985 год. Фото из музея ТТУ

ющий телсжку трамвая от схода с моста, которых, кстати, за всю истории трамвая в Воронеже было лишь несколько штук (в период с 2006 по 2007 год). В декабре 2009 года была демонтирована трамвайная линия у моста со стороны правого берега в парке «Динамо».

Вогрэсовский мост

Вогрэсовский мост был построен в конце 1920-х годов. В ноябре 1932 года железобетонный мост был открыт, и по нему было запущено трамвайное движение на левый берег — от Маслозавода до ул. Героев Стратосферы (современный район авиационного завода).

В годы Великой Отечественной войны мост был полностью разрушен, вблизи него (современный район Чижовского плацдарма) велись ожесточенные бои, и именно в этом районе наступил коренной перелом в ходе военных событий, после которого началось освобождение города от фашистских захватчиков.

После освобождения Воронежа от немецко-фашистских захватчиков началось восстановление города, в числе восстанавливаемых объектов значился и ВОГРЭСовский мост. К концу 1940-х годов началось строительство ново-



Вогрэсовский мост. 2010 год. Фото А. Фурсова



Трамвайный вагон на Вогрэзовском мосту. 1934 год.
Фото из государственного архива Воронежской области

го моста, а его открытие состоялось 29 августа 1954 года. В этот день по нему пошли первые трамвайные вагоны маршрута № 9.

В 1972 году открывается вторая половина моста. Трамвайные пути, шедшие раньше по правой обочине (при движении с левого берега в центр), были перенесены на середину моста. По новому мосту проходили три трамвайных маршрута: № 9 (ул. Циолковского — ж/д вокзал); № 10 (ул. Ростовская — ж/д вокзал) и № 17 (ул. Ростовская — ул. Героев Сибири).



Реконструкция трамвайного пути на Вогрэзовском мосту,
1974 год. Фото из государственного архива Воронежской области

В 1977 году на маршруты № 9, 10 пущены новые трамвайные вагоны — Tatra T3. С 1980 года через мост проходят только два маршрута: № 9 и № 10.

Надо отметить, что эти маршруты считались тяжело-профильными из-за большого уклона ул. 20-летия Октября на участке от остановки «ул. Некрасова» до остановки «ул. Выборгская» (1400 м.). Сразу после остановки ул. Некрасова существовал ревизорский пост, в котором находился ревизор, проверявший тормоза трамвайных вагонов перед спуском к мосту. Эквивалентный уклон участка составлял 0,047 %, а максимальный — 0,062 % на участке длиной 50 метров.

С середины ноября 2001 года все системы из трамваев Tatra T3 были заменены системами из вагонов КТМ-5. 15 ноября был закрыт трамвайный маршрут № 9. С 1 января 2003 года закрылся трамвайный маршрут № 10, а вместе с ним и пассажирское движение трамвая по Вогрэсовскому мосту.

В марте 2003 года возобновляется движение трамвайного маршрута № 11 (ул. Циолковского — Завод ГОО), изолированного от основной трамвайной сети на Правом берегу. На маршруте ходил всего 1 вагон, хотя было приписано 4. Нулевые рейсы осуществлялись из трамвайного депо № 3 через Вогрэсовский мост. В ноябре 2003 года трамвайный маршрут № 11 закрывается окончательно. Больше трамваи по мосту не ходили, несмотря на то, что в 2004 году были озвучены планы по восстановлению маршрута № 10.

С ноября по декабрь 2008 года шел демонтаж трамвайной линии на мосту.

Сегодня Вогрэсовский мост — это автомобильный мост, соединяющий Левобережный и Ленинский районы города. Длина моста составляет 500 метров. Мост имеет крупную дорожную развязку в районе ул. Грамши с автомобильным шоссе в направлении на крупные областные центры — города Курск и Белгород.

V. Маршруты движения Воронежского трамвая

В заключительной главе книги публикуются все известные трамвайные маршруты с момента запуска трамвая в 1926 году до момента его закрытия в 2009 году.

Используемые сокращения:

- К/ст - конечная станция
- Ул. - Улица
- Пр-кт - Проспект
- Ж/д - Железнодорожный
- З-д - Завод
- Пер. - Переулок
- к/т, к-т - Кинотеатр
- ТТУ - Трамвайно-Троллейбусное Управление

Маршруты движения трамваев в 1926 году:

Маршрут № 1 — вокзал — Маслозавод

К/ст вокзал — пр-кт Революции — Кольцовский сквер — Староконная площадь (ныне — площадь им. Ленина) — ул. Свободы — К/ст Маслозавод

Маршрут № 3 — Вокзал — Центральный парк культуры и отдыха

К /ст вокзал — пр-кт Революции — ул. Ленина — к /ст Центральный парк культуры и отдыха

Маршруты движения трамваев в 1938 году:

Маршрут № 1 — Беконная фабрика — вокзал

К /ст Беконная фабрика — ул. Кольцовская — ул. Кирова — пр-кт Революции — к /ст вокзал

Маршрут № 3 — Трампарк — Чернавский мост

К /ст Трампарк — ул. 9 го Января — ул. Кольцовская — ул. Кирова — пр-кт Революции — ул. Степана Разина — к /ст Чернавский мост



Остановочный павильон на трамвайной станции «СХИ».

Конец 1930-х гг. Фото из музея ТТУ

Маршрут № 4 — з-д им. Коминтерна — вокзал

К /ст з-д им. Коминтерна — Задонское шоссе — ул. Плехановская — пр-кт Революции — к /ст вокзал

Маршрут № 5 — Застава — СХИ

К /ст Застава — ул. Плехановская — пр-кт Революции — ул. Ленина — стадион «Динамо» — к /ст СХИ

Маршрут № 6 — Беконная фабрика — Областная больница

К /ст Беконная фабрика — ул. Колыцовская — ул. Кирова — пр-кт Революции — ул. Ленина — ул. Полевая — к /ст Областная больница

Маршрут № 7 — поселок Песчанка — вокзал

К /ст поселок Песчанка — ул. 20-летия Октября — ул. Колыцовская — к /ст вокзал

Маршрут № 8 — Сталинский райсовет — вокзал

К /ст Сталинский райсовет — ул. 20-летия Октября — пр-кт Революции — к /ст Вокзал

При движении с конечной станции Вокзал в сторону Сталинского райсовета трамваи следовали по проспекту Революции, улицам Плехановская, Колыцовская.

Путь обратного следования: к /ст Вокзал — пр-кт Революции — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — к /ст Сталинский райсовет

Маршрут № 9 — Стадион «Динамо» — вокзал

К /ст стадион «Динамо» — ул. Плехановская — пр-кт Революции — ул. Ленина — к /ст вокзал

Маршрут № 10 — Сталинский райсовет — вокзал

К /ст Сталинский райсовет — ул. 20-летия Октября — ул. Кольцовская — к /ст вокзал

В выходные дни вагоны следовали по маршруту от стадиона «Динамо» до маслозавода.

Маршруты движения трамвая в 1943 году

Послевоенные маршруты трамвая в первый год его работы. Точный список улиц, по которым проходили маршруты, неизвестен.

В августе 1943 года открывается движение до Механического завода, а уже 20 сентября была проложена линия от ул. Донбасской до завода им. Коминтерна. К ноябрю 1943 года движение трамвая было восстановлено на линии до городского парка культуры и отдыха.

Маршрут № 1 — Ж/д вокзал — Маслозавод

Маршрут № 3 — Маслозавод — Чернавский мост

Маршрут № 4 — Ж/д вокзал — пл. Заставы

Маршруты движения трамвая в 1953 году

К маршруту указано примечание о количестве вагонов, интервалах и протяженности маршрута на основе данных за 1953 год — карта движения трамвайных маршрутов города. Общий выпуск на линию был 73 — 75 поездов из 2 вагонов. Современные названия некоторых улиц изменены.

Маршрут № 1 — Мясокомбинат — Стадион «Динамо»

К /ст Мясокомбинат — ул. Кольцовская — ул. Кирова — пр-кт Революции — ул. Ленина — к /ст Стадион «Динамо»

На маршруте выходило 7 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 10 минут. Протяженность маршрута составляла 6,3 км.

Маршрут № 2 — ж/д вокзал — ул. Краснознаменная
К /ст ж/д Вокзал — ул. Студенческая — ул. Университетская — пр-кт Революции — ул. Кирова — ул. Краснознаменная — к /ст ул. Краснознаменная

На маршрут выходило 7 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 9 минут. Протяженность маршрута составляла 6,1 км.

Маршрут № 3 — Трампарк — Чернавский мост
К /ст Трампарк — ул. Кольцовская — ул. Кирова — пр-кт Революции — ул. Степана Разина — к /ст Чернавский мост

На маршрут выходило от 4 до 5 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 12 минут. Протяженность маршрута составляла 5,2 км.

Маршрут № 4 — ж/д вокзал — Клиническая
К /ст ж/д вокзал — ул. Студенческая — ул. Университетская — пр-кт Революции — ул. Плехановская — к /ст ул. Клиническая

На маршрут выходило от 11 до 12 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 6 минут.

Протяженность маршрута составляла 7 км.

Маршрут № 5 — з-д им. Коминтерна — СХИ
К /ст з-д им. Коминтерна — ул. Плехановская — пр-кт Революции — ул. Лепина — к /ст СХИ

На маршрут выходило 11-12 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 8 минут. Протяженность маршрута 9,4 км.

Маршрут № 6 — Площадь им. 20 летия Октября — Новый мост

К /ст площадь им. 20 летия Октября (пл. Ленина) — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — ул. 20 летия Октября — к /ст Новый мост (Вогрэсовский мост)

На маршрут выходило 8-9 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 6 минут. Протяженность маршрута составляла 5,1 км.

Маршрут № 7 — Придача — Машмет
К /ст Придача — Октябрьский пр-кт (сегодня — Ленинский пр-кт) — ул. Менделеева — к /ст Ростовская

Маршрут № 7 был единственным на левом берегу. Отсюда вагоны производился в Левобережном ремонтном парке. Пря

мой связи с правым берегом не было — она появилась только в 1954 году с открытием Вогрэсовского моста.

На маршрут выходило от 12 до 13 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 8 минут. Протяженность маршрута составляла 10,4 км.

Маршрут № 8 — Мясокомбинат — 3-д им. Коминтерна
К / ст Мясокомбинат — ул. Кольцовская — ул. Кирова — ул. Плехановская — к / ст 3-д им. Коминтерна

На маршрут выходило 9 · 10 трамвайных систем из 2 вагонов с интервалом 8 минут. Протяженность маршрута составляла 6 км.

Маршруты движения трамвая в 1968 году

Маршрут № 1 — ул. Клиническая — ул. Краснознаменная
К / ст ул. Клиническая — Рабочий пр-кт — ул. Полевая — ул. Вавилова — ул. Ленина — ул. Кольцовская — ул. Матросова — к / ст ул. Краснознаменная

Маршрут № 2 — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Кривошеина

К / ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Кольцовская — ул. 20 летия Октября — ул. Моисеева — ул. Челюскинцев — ул. Краснознаменная — ул. Матросова — к / ст ул. Кривошеина

Маршрут № 3 — СХИ — ул. Газовая

К / ст СХИ — Березовая Роща — ул. Ленина — ул. Кольцовская — ул. 9-го Января — к / ст ул. Газовая

Маршрут № 4 — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Новгородская

К / ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Кольцовская — ул. Плехановская — пр-кт Труда — ул. Солнечная — Ясный проезд — ул. Донская — ул. Беговая — к / ст ул. Новгородская

Обратно с Новгородской маршрут следовал по улицам Беговой, Плехановской.

Маршрут № 5 — ул. Клиническая — ж/д вокзал Воронеж 1

К / ст ул. Клиническая — Московский пр-кт — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж 1 — л.

Ленина — ул. 45 Стрелковой дивизии — к /ст ул. Клиническая

Маршрут был кольцевым по ул. Плехановской, Московскому проспекту, 45-й Стрелковой дивизии, Ленина

Маршрут № 6 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Клиническая

К /ст ул. Клиническая — Московский пр-кт — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Ленина — ул. 45 Стрелковой дивизии — к /ст ул. Клиническая

Маршрут был кольцевым и встречным маршрутом маршрута № 5.

Маршрут № 7 — ул. Газовая — ж/д вокзал Воронеж 1

К /ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж 1

Маршрут № 8 — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Кривошеина

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Кольцовская — ул. 20-летия Октября — ул. Ворошилова — ул. Матросова — к /ст ул. Кривошеина

Маршрут был обратным маршруту № 2.

Маршрут № 9 — ул. Кривошеина — ул. Газовая

К /ст ул. Кривошеина — ул. Матросова — Девицкий выезд — ул. Кольцовская — ул. 9-го Января — к /ст ул. Газовая

Маршрут ходил только в рабочие дни.

Маршрут № 10 — ж/д вокзал Воронеж-1 — Машмет

К /ст ул. Ростовская — ул. Менделеева — Вогрэсовский мост — ул. 20-летия Октября — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 11 — Левобережный ремонтный парк (трамвайное депо № 2) — Машмет

К /ст ул. Ростовская — ул. Менделеева — ул. Героев Стратосферы — к /ст Левобережный ремонтный парк

Маршрут № 12 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Клиническая

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Кольцовская — ул. Плехановская — Московский пр-кт — к /ст ул. Клиническая

Маршрут № 13 — Машмет — ул. Усманская
К /ст ул. Ростовская — ул. Менделеева — Ленинский пр-
кт — ул. Димитрова — к /ст ул. Усманская

Маршруты движения трамвая в 1972 году

Большая часть трамвайной сети Воронежа сложилась к 1972 году. Тогда не было построено лишь несколько линий.

Маршрут № 1 — ул. Клиническая — ул. Краснознаменная
К /ст ул. Клиническая — Рабочий пр-кт — ул. Полевая —
ул. Вавилова — ул. Ленина — ул. Кольцовская — ул. Матросова — к /ст ул. Краснознаменная

Маршрут № 2 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Героев
Сибиряков

К /ст ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Кольцовская —
ул. 20-летия Октября — ул. Моисеева — ул. Челюскинцев
— ул. Краснознаменная — ул. Матросова — к /ст ул. Героев
Сибиряков

Маршрут № 3 — СХИ — ул. Газовая

К /ст СХИ — Березовая Роща — ул. Ленина — ул. Коль-
цовская — ул. 9 Января — к /ст ул. Газовая

Маршрут № 4 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Новгород-
ская

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Кольцовская
ул. Плехановская — пр-кт Труда — ул. Солнечная — Ясный
проезд — ул. Донская — ул. Беговая — к /ст ул. Новгородская

Обратно с К/ст Новгородской маршрут следовал по
ул. Беговой, Плехановской

Маршрут № 5 — СХИ — ул. Клиническая

К /Ст СХИ — Березовая Роща — ул. Ленина — ул. Коль-
цовская — ул. Плехановская — к ст л Клиническая

Обратно с к /ст Клинической маршрут следовал по Рабочему
пр., улицам Полевой, Вавилова

Маршрут № 6 — ул. Клиническая — СХИ

К /ст ул. Клиническая — ул. Плехановская — ул. Коль-
цовская — ул. Ленина — Березовая Роща — к /ст СХИ

Встречный маршрут 5-го маршрута.

Маршрут № 7 — ул. Димитрова — ул. Циолковского

К /ст ул. Димитрова — Ленинский пр-кт — ул. Героев Стратосферы — к /ст ул. Циолковского

Маршрут № 8 — ул. Новгородская — ул. Героев Сибиряков

К /ст ул. Новгородская — ул. Беговая — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — к /ст ул. Героев Сибиряков

Маршрут № 9 — ул. Циолковского — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — Вогрэсовский мост — ул. 20-летия Октября — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 10 — ул. Ростовская — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Ростовская — ул. Менделеева — Вогрэсовский мост — ул. 20-летия Октября — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 11 — ул. Ростовская — ул. Циолковского

К /ст ул. Ростовская — ул. Менделеева — ул. Героев Стратосферы — к /ст ул. Циолковского

Маршрут № 12 — ул. Новгородская — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Новгородская — ул. Беговая — ул. Донская — Ясный проезд — ул. Солнечная — пр-кт Труда — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Встречный маршрут маршрута № 4.

Маршрут № 13 — Ленинский пр-кт — ул. Циолковского

К /Ст Северо-Восточный район — ул. Остужева — ул. Димитрова — Ленинский пр-кт — ул. Героев Стратосферы — к /ст ул. Циолковского

Маршрут № 14 — ул. Газовая — ул. Краснознаменная

К /ст ул. Газовая — ул. 9-го Января — пр-кт Труда — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — ул. 20-летия Октября — ул. Моисеева — ул. Чеускинецов — к /ст ул. Краснознаменная

Маршрут № 15 — Отрожка — ул. Циолковского

К /ст Отрожка — ул. Артамонова — ул. Б. Хмельницкого — Ленинский пр-кт — ул. Героев Стратосферы — к /ст ул. Циолковского

Маршрут № 16 — ул. Клиническая — ул. Героев Сиби-
ряков

К /ст ул. Клиническая — ул. Плехановская — ул. Коль-
цовская — к /ст ул. Героев Сибиряков

Маршрут № 17 — ул. Ростовская — ул. Героев Сибиряков

К /ст ул. Ростовская — ул. Менделеева — Вогрэсовский
мост — ул. 20-летия Октября — ул. Кольцовская — к /ст ул.
Героев Сибиряков

Маршрут № 18 — ул. Газовая — ул. Героев Сибиряков

К /ст ул. Газовая — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская —
к /ст ул. Героев Сибиряков

Маршруты движения трамвая в 1980 году

Маршрут № 1 — ул. Острогжская — ул. 45 Стрелко-
вой дивизии (ул. Клиническая)

К /ст ул. Острогжская — ул. Одесская — ул. Красно-
знаменная — Песчаный лог — ул. Кривошеина — ул.
Космонавтов — Механический з д — ул. Ворошило-
ва — Девицкий выезд — к-т «Луч» — ул. Кольцовская
— ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комуннаров — Рабо-
тница — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспорт-
ная — Больница — к /ст ул. 45 Стрелковой дивизии (ул.
Клиническая)

Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ж/д вокзал Воро-
неж-1

К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пешестре-
лецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — ул. Красно
знаменная — Цирк — Девицкий выезд — к-т «Луч» —
ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж 1

Маршрут № 3 — СХИ — ул. Газовая

К /ст СХИ — ул. Лобачевского — Березовая роща — Ди-
намо — Пединститут — ж/д поликлиника — ул. Коммуна-
ров — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской —
ул. Плехановская — пл. Заставы — Автовокзал — пр-кт
Труда — ул. Машиностроителей — ул. Торпедо — к /ст
ул. Газовая

Маршрут № 4 — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Новго-
родская

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — пл. Застава — пр-кт Труда — ул. Текстильщиков — Станкостроительный з-д — ул. Солнечная — ул. Электросигнальная — Ясный проезд — ул. Донская — ул. Беговая — к /ст ул. Новгородская

Маршрут № 5 — ул. Новгородская — СХИ

К /ст ул. Новгородская — ул. Донская — к-т «Комсомолец» — ул. Верещагина — ул. 303 Стрелковой дивизии — ул. 45 Стрелковой дивизии — ул. Карпинского — Больница — ул. Леваневского — ул. Транспортная — ул. Вавилова — Пединститут — Динамо — Березовая роща — ул. Лобачевского — к /ст СХИ

Встречный маршрут маршрута № 6.

Маршрут № 6 — СХИ — ул. Новгородская

К /ст СХИ — ул. Лобачевского — Березовая роща — Динамо — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больница — ул. Карпинского — ул. 45 Стрелковой дивизии — ул. Беговая — к /ст ул. Новгородская

Встречный маршрут маршрута № 5.

Маршрут № 7 — ул. Циолковского — ул. Усманская

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — Институт «Гипрокаучук» — ул. Полины Осипенко — ул. Нижняя — Гвардейский пер. — ул. Арзамасская — ул. Брусилова — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — к /ст ул. Усманская

Маршрут № 8 — ул. Перхоровича — ул. Новгородская

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибириков — ул. Ворошилова — Цирк — Девицкий выезд — к-т Луч — ул. Кольцовская — ул. Плехановская — пл. Застава — пр-кт Труда — Политехнический институт

Рабочий пр-кт — Автовокзал — ул. 45 Стрелковой дивизии — Московский пр-кт — ул. 303 Стрелковой дивизии — ул. Верещагина — ул. Солнечная — ул. Донская — к /ст ул. Новгородская

Маршрут № 9 — ул. Циолковского — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — ДК им. Кирова — Вогрэсовский мост — ул. Выборгская —

ул. Некрасова — Строительный институт — Цирк — Девицкий выезд — к-т Луч — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 10 — з-д ГОО — ж/д вокзал Воронеж-1

К /Ст з-д ГОО — Шинный з-д — Дворец Шинников — ул. Волгодонская — ул. Ростовская — Школа — ул. Менделеева — ул. Лебедева — ВОГРЭС — Вогрэсовский мост — ул. Выборгская — ул. Некрасова — Строительный институт — Цирк — Девицкий выезд — к-т «Луч» — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 11 — з-д ГОО — ул. Циолковского

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — ул. Лебедева — ул. Менделеева — ул. Ростовская — ул. Новосибирская — к /ст Завод ГОО

Маршрут № 12 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Беговая

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевская — ул. Кольцовская — ул. Плехановская — пл. Заставы — пр-кт Труда — Автовокзал — ул. Клиническая — ул. Новгородская — Беговая

Маршрут фактически ходил до завода ВРГТЗ по однопутной линии, однако конечная станция называлась тогда, как и улица, — Беговая.

Маршрут № 13 — Северо-Восточный район — з-д ГОО

К /ст Северо-Восточный район — ул. Заводская — ул. Добролюбова — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Се-
рафимовича — ул. Димитрова — ул. Брусилова — ул. Ар-
замасская — Гвардейский пер. — ул. Нижняя — ул. Поли-
ны Осипенко — Институт «Гипрокаучук» — ДК им. Кирова
— з-д им. Кирова — ул. Лебедева — ул. Менделеева — Шко-
ла — ул. Ростовская — ул. Волгодонская — Дворец шинни-
ков — Шинный з-д — к /ст з-д ГОО

Маршрут № 14 — ул. Газовая — ул. Острогожская

К /ст ул. Газовая — ул. Торпедо — ул. Машинострои-
телей — пр-кт Труда — ДК Машиностроителей — Виадук
— з-д «Сельмаш» — ТТУ — к-т «Луч» — Девицкий выезд —
Цирк — ул. Краснознаменная — ул. Одесская — Интернат
— АК 149 — к /ст ул. Острогожская

Маршрут № 15 — ул. Циолковского — Отрожка

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — Институт «Пирокаучук» — ул. Полины Осипенко — ул. Нижняя — Гвардейский пер. — ул. Арзамасская — ул. Брусилова — ул. Димитрова — ул. Серафимовича — ул. Минская — ул. Остужева — ул. Добролюбова — Заводская — Северо-Восточный район — ул. Рокоссовского — ул. Суворова — Торговая база — Жж/д Техникум — з-д им. Тельмана — к /ст Отрожка

Маршрут № 17 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Перхоровича

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской — ул. Кольцовская — к-т «Луч» — Девицкий выезд — Цирк — Механический з-д — ул. Космонавтов — ул. Кривошеина — ул. Матросова — ул. Героев Сибиряков — ул. Кооперативная — ул. Маршака — ул. Южно-Моравская — ул. Молодогвардейцев — ул. Комарова — ул. Шендрикова — к /ст ул. Перхоровича

Маршрут № 18 — ул. Перхоровича — ул. Газовая

К /ст ул. Перхоровича — ул. Шендрикова — ул. Комарова — ул. Молодогвардейцев — ул. Южно-Моравская — ул. Маршака — ул. Кооперативная — ул. Героев Сибиряков — магазин «Садовод» — ул. Матросова — ул. Кривошеина — ул. Космонавтов — Механический з-д — ул. Бахметьева — ул. Ворошилова — Девицкий выезд — ул. Плехановская — к-т «Луч» — ТТУ — з-д «Сельмаш» — Виадук — ДК Машиностроителей — пр-кт Труда — ул. Машиностроителей — ул. Торпедо — к /ст ул. Газовая

Маршрут № 19 — ул. Перхоровича — Цирк

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Ворошилова — Цирк — ул. Челюскинцев — ул. Краснознаменная — Песчаный лог — ул. Героев Сибиряков — ул. Южно Моравская — к /ст ул. Перхоровича

Маршрут в утренние часы ходил от Цирка по ул. Краснознаменной и далее по маршруту, вечером — в обратную сторону — от Цирка по ул. Ворошилова и далее по маршруту.

Маршрут № 20 — Студгородок ВПИ — ж/д вокзал Воронеж — 1

К/ст Студгородок ВПИ — Областная больница — гостиница «Турист» — ул. 60-й Армии — Подгорное — б. Победы — ул. Лизюкова — ул. Хользунова — ул. Солнечная — ул. Верецагина — ул. 303 Стрелковой дивизии — Московский пр-кт — Автовокзал — Рабочий пр-кт — Политехнический институт — пр-кт Труда — пл. Заставы — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — ул. Комиссаржевской — к/ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 21 — ул. Острогожская — ул. 45 Стрелковой дивизии (ул. Клиническая)

К/ст ул. Острогожская — ул. Одесская — ул. Краснознаменная — Стадион — ул. Колесниченко — ул. Чапаева — ул. 5 Декабря — ул. Челюскинцев — Цирк — Девичий выезд — к-т «Луч» — ул. Кольцовская — ул. Плехановская — пл. Заставы — пр-кт Труда — Политехнический институт — Рабочий пр-кт — Автовокзал — Московский пр-кт — к/ст ул. 45 Стрелковой дивизии

Изменения трамвайных маршрутов с 1990 по 2001 годы.

В период с 1990 по 2001 год появлялись некоторые дополнительные маршруты.

Маршрут № 6 — Северо-Восточный район — Студгородок ВПИ

Данный маршрут был коммерческим, запущен в начале 2001 г.

Маршрут № 15а — Северо-Восточный район — Отработка
Проработал около 1 месяца в начале 1993 года. На маршруте работал один вагон. Обслуживание производилось трамвайным депо № 2.

Маршрут № 17 — Северо-Восточный район — СХИ

Проработав несколько месяцев (с ноября 1993 по март 1994 г.), был закрыт в связи с низким пассажиропоказателем. На маршруте было 2 графика, его обслуживало 1 депо.

Маршрут № 22 — ул. Новгородская — Студгородок ВПИ

Данный маршрут проработал несколько месяцев в конце 1990-х годов., после чего был закрыт.

Маршруты движения трамвая в 1990 – 2001 гг.

Список маршрутов представлен по состоянию в период с 1990 по 2001 г. В приведенном списке указаны время прохождения маршрута, стоянки на конечных станциях и особенно тип подвижного состава (одиночные вагоны или системы).

Маршрут № 1 — ул. Острогжская — ул. 45 Стрелковой дивизии (ул. Клиническая)

К /ст ул. Острогжская — ул. Одесская — ул. Краснознаменная — Песчаный Лог — ул. Кривошеина — ул. Космонавтов — Механический з-д — ул. Ворошилова — Девицкий выезд — ул. 9 го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Коммунаров — Работница — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больница — к /ст ул. 45 Стрелковой дивизии (ул. Клиническая)

Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пешестрелецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — Стадион — ул. Чапаева — Цирк — Девицкий выезд — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж 1

Маршрут № 3 — СХИ — ул. Газовая

К /Ст СХИ — ул. Лобачевского — Березовая роща — Динамо — Пединститут — ж/д поликлиника — ул. Коммунаров — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — к /т «Луч» — ТТУ — з-д «Сельмаш» — Виадук — ДК Машиностроителей — пр-кт Труда — ул. Машиностроителей — Торпедо — к /ст Газовая

Маршрут № 4 — ж/д вокзал Воронеж 1 — ВРТТЗ

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — пл. Заставы — пр-кт Труда — ул. Текстильщиков — Станкостроительный з-д — ул. Солнечная — ул. Электросигнальная — Ясный проезд — ул. Донская — ул. Беговая — ул. Новгородская — к /ст ВРТТЗ

Маршрут № 5 — ул. Новгородская — ул. Усманская

К /ст ул. Новгородская — ул. Донская — к /т Комсомолец — ул. Верещагина — ул. 303 Стрелковой дивизии — ул. 45 Стрелковой дивизии — ул. Карпинского — Больница — ул. Леваневского — ул. Транспортная — ул. Вавилова — Пединститут — Динамо — Северный мост — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — к /ст ул. Усманская

Маршрут № 6 — СХИ — ВРПТЗ

К /ст СХИ — ул. Лобачевского — Березовая роща — Динамо — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больница — ул. Карпинского — ул. 45 Стрелковой дивизии — ул. Беговая — ул. Новгородская — к /ст ВРПТЗ

Маршрут № 7 — ул. Циолковского — ул. Усманская

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — Институт «Гипрокаучук» — ул. Полины Осипенко — ул. Нижняя — Гвардейский пер. — ул. Арзамасская — ул. Брусилова — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — к /ст ул. Усманская

Маршрут № 8 — ул. Перхоровича — ул. Новгородская

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибирияков — ул. Ворошилова — Цирк — Девицкий выезд — к /т Луч — ул. Кольцовская — ул. Пехановская — пл. Заставы — пр-т Труда — Политехнический институт — Рабочий пр-кт — Автовокзал — ул. 45 Стрелковой Дивизии — Московский пр-кт — ул. 303 Стрелковой дивизии — ул. Верещагина — ул. Солнечная — ул. Донская — к /ст ул. Новгородская

Маршрут № 9 — ул. Циолковского — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — ДК им. Кирова — Вогрэсовский мост — ул. Выборская — ул. Некрасова — Строительный институт — Цирк — Девицкий выезд — к /т Луч — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 10 — ж/д ГОО — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ж/д ГОО — Шинный завод — Дворец Шинников — ул. Волгодонская — ул. Ростовская — Школа — ул. Менделеевская

лсева — ул. Лебедева — ВОИРЭ — Вогросовский мост — ул. Выборгская — ул. Некрасова — Строительный институт — Цирк — Девидский выезд — к/т Луч — ул. Кольцовская — к/ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 11 — з-д ГОО — ул. Циолковского

К/ст Циолковского — ул. Героев Стратосферы — ул. Лебедева — ул. Менделеева — ул. Ростовская — ул. Новосибирская — к/ст з-д ГОО

Маршрут № 12 — к/д вокзал Воронеж-1 — ВРТТЗ

К/ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаровской — ул. Кольцовская — ул. Писхановская — ул. Заставы — пр-кт Труда — ул. Текстильщиков — Станко-строительный з-д — ул. Солнечная — ул. Электросигнальная — Ясный проезд — ул. Донская — ул. Беговая — к/т ВРТТЗ

Маршрут № 13 — Северо-Восточный район — з-д ГОО

К/ст Северо-Восточный район — ул. Заводская — ул. Добролюбова — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — ул. Брусилова — ул. Арзамасская — Гвардейский пер. — ул. Никитная — ул. Полины Осипенко — Институт Пирокатунок — ДК им. Кирова — з-д им. Кирова — ул. Лобачева — ул. Менделеева — Школа — ул. Ростовская — ул. Восточная — Дворец пианистов — Шинный з-д — к/ст з-д ГОО

Маршрут № 14 — ул. Газовая — ул. Острогская

К/ст ул. Газовая — Торпедо — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — ДК Машиностроителей — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — к/т Луч — Девидский выезд — Цирк — ул. 5 Декабря — ул. Колесниченко — ул. Кривоноженная — ул. Одесская — Интернат — АК1149 — к/ст ул. Острогская

Маршрут № 15 — ул. Циолковского — Отражки

К/ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — Институт Пирокатунок — ул. Полины Осипенко — ул. Никитная — Гвардейский пер. — ул. Академическая — ул. Брусилова — ул. Димитрова — ул. Серафимовича — ул. Минская — ул. Остужева — ул. Добролюбова — ул. Заводская — Северо-Восточный район — ул. Родового — ул. Су

ворова — Торговая база — ж/д Техникум — з-д им. Тельмана — к/ст Отрожка

Маршрут № 16 — Северо-Восточный район — ул. Газовая

К/ст Северо-Восточный район — ул. Заводская — ул. Добролюбова — ул. Остужева — Северный мост — Динамо — Пединститут — Ж/д поликлиника — ул. Коммунаров — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — к/т «Луч» — ТТУ — з-д «Сельмаш» — Виадук ДК Машиностроителей — пр-кт Труда — ул. Машиностроителей — ул. Торпедо — к/ст ул. Газовая

Маршрут № 17 — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Перхоровича

К/ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской — ул. Кольцовская — к/т «Луч» — Девицкий выезд — Цирк — Механический з-д — ул. Космонавтов — ул. Кривошеина — ул. Матросова — Героев Сибиряков — ул. Кооперативная — ул. Маршака — ул. Южно-Моравская — ул. Молодогвардейцев — ул. Комарова — ул. Шендрикова — к/ст ул. Перхоровича

Маршрут № 18 — ул. Перхоровича — ул. Газовая

К/ст ул. Перхоровича — ул. Шендрикова — ул. Комарова — ул. Молодогвардейцев — ул. Южно-Моравская — ул. Маршака — ул. Кооперативная — ул. Героев Сибиряков — магазин «Садовод» — ул. Матросова — ул. Кривошеина — ул. Космонавтов — Механический з-д — ул. Бахметьева — ул. Ворошилова — Девицкий выезд — ул. Плехановская — к/т «Луч» — ТТУ — з-д «Сельмаш» — Виадук ДК Машиностроителей — пр-кт Труда — ул. Машиностроителей — Торпедо — к/ст ул. Газовая

Маршрут № 19 — ул. Перхоровича — Цирк

К/ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Ворошилова — Цирк — ул. Челюскинцев — ул. Краснознаменная — Песчаный лог — ул. Героев Сибиряков — ул. Южно-Моравская — к/ст ул. Перхоровича

Маршрут № 20 — ж/д вокзал Воронеж-1 — Студгородок ВПИ

К /ст Студгородок ВПИ — Областная больница — гостиница «Турист» — ул. 60 й Армии — Подгорное — Бульвар Победы — ул. Лизюкова — ул. Хользунова — ул. Солнечная — ул. Верещагина — ул. 303 Стрелковой дивизии — Московский пр-кт — Автовокзал — Рабочий пр-кт — Политехнический институт — пр-кт Труда — пл. Заставы — ул. Плехановская — ул. Кольцовская — ул. Комиссаржевской — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 21 — ул. Острогожская — Студгородок ВПИ (до ВПИ продлен в 2000: закрыт в июне 2001 г.)

К /ст Острогожская — ул. Одесская — ул. Красная — Стадион — ул. Колесниченко — ул. Чапаева — ул. 5 Декабря — ул. Челюскинцев — Цирк — Девиции выезд — к-т «Луч» — ул. Кольцовская — ул. Плехановская — пл. Заставы — пр-кт Труда — Политехнический институт — Рабочий пр-кт — Автовокзал — Московский пр-кт — ул. 303 Стрелковой Дивизии — ул. Верещагина — ул. Солнечная — ул. Хользунова — ул. Лизюкова — Бульвар Победы — Подгорное — ул. 60-й Армии — гостиница «Турист» — Областная больница — к /ст Студгородок ВПИ

У трамвайных вагонов стоянка на конечных и промежуточных пунктах составила 2 минуты. Все участки по которым расписано время взяты из трамвайных графиков маршрута в период с 1990 по 2001 год.

Маршруты движения трамвая в 2002 году:

Список маршрутов приведен по состоянию на 1 января 2002 года. Большая часть маршрутов закрыта вместе с границей № 1 в январе 2003 года. В приведенном маршруте отражены изменения и закрытие маршрутов.

Маршрут № 1 — Ул. Острогожская — ВРПТЗ

К /ст ул. Острогожская — ул. Одесская — ул. Красная — Песчаный Лог — ул. Кривошин — ул. Коммунаров — Механический э-д — ул. Вокзальная — Девиции выезд — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — к /ст вокзал Воронеж-1 — ул. Коммунаров — Работница — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Бельи

ца — ул. 45 Стрелковой дивизии — Московский пр-кт — ул. Солнечная — ул. Беговая — Гормолзавод — к /ст ВРТТЗ
Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ж/д вокзал Воронеж-1
К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пешестрелецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — Стадион — ул. Чапаева — Цирк — Девичий выезд — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 3 — СХИ — ул. Газовая (закрыт в октябре 2003 г.)

К /ст СХИ — ул. Лобачевского — Березовая роща — Динамо — Пединститут — ж/д поликлиника — ул. Коммунаров — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — к /т «Луч» ТТУ — з-д «Сельмаш» — Виадук — ДК Машиностроителей — пр-кт Труда — ул. Машиностроителей — Торпедо — к /ст Газовая

Маршрут № 4 — СХИ — ВРТТЗ

К /ст СХИ — ул. Лобачевского — Березовая роща — Динамо — Пединститут — ж/д поликлиника — ул. Коммунаров — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — к /т «Луч» — ТТУ — з-д «Сельмаш» — Виадук — ДК Машиностроителей — ул. 9-го Января — ул. Красных Зорь — Станкостроительный з-д — Электромонтажный з-д — ул. Электросигнальная — ТЭЦ 2 — ул. 45 Стрелковой дивизии — ул. Донская — ул. Новгородская — Геологоразведка — Овощная база — Гормолзавод — к /ст ВРТТЗ

Маршрут № 5 — ул. Новгородская — ул. Усманская

К /ст ул. Новгородская — ул. Донская — к /т Комсомолец — ул. Верещагина — ул. 303 Стрелковой дивизии — ул. 45 Стрелковой дивизии — ул. Карпинского — Больница — ул. Леваневского — ул. Транспортная — ул. Вавилова — Пединститут — Динамо — Северный мост — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — к /ст ул. Усманская

Маршрут № 6 — Северо Восточный район — Студгородок ВПИ (закрыт в апреле 2002 г.)

К /ст Северо Восточный район — ул. Заводская — ул. Добролюбова — ул. Остужева — Север

ный мост — Динамо — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больница — ул. 45 Стрелковой дивизии — Московский пр-кт — ул. Беговая — ул. Солнечная — ул. 60-й Армии — ул. Шукшина — К/ст Студгородок ВПИ

Маршрут № 7 — ул. Газовая — ул. Усманская

К/ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — Работница — Динамо — Северный мост — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — К/ст ул. Усманская

Маршрут № 8 — ул. Перхоровича — ул. Новгородская

К/ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Ворошилова — Цирк — Кольцовская — ул. 9-го Января — пр-кт Труда — ул. Солнечная — ул. Донская — ул. Беговая — К/ст ул. Новгородская

Маршрут № 10 — ж/д вокзал Воронеж-1 — Магистр (закрыт в октябре 2002 г.)

К/ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаровской — ул. Плехановская — к/т «Луч» — Девицкий выезд — Цирк — Строительный институт — ул. Неврасова — ул. Выборгская — з-д им. Кирова — ул. Лебедева — ул. Менделеева — Школа — ул. Ростовская — Дворец пианистов — Шинный з-д — к/ст з-д ГОО

Маршрут № 11 — ул. Циолковского — Магистр (отрабатал с сентября 2002 по январь 2003 г.)

К/ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — ул. Лебедева — ул. Менделеева — ул. Ростовская — ул. Новосибирская — к/ст з-д ГОО

Маршрут № 12 — ул. Усманская — Магистр (закрыт в августе 2002 г.)

К/ст ул. Усманская — Хоперский пер. — Гражданский пер. — ул. Димитрова — ул. Брусилова — ул. Арзамасский — Гвардейский пер. — ул. Никитина — ул. Полины Осипенко — Институт Гидрометеорологии — ДК им. Кирова — з-д им. Кирова — ул. Лебедева — ул. Менделеева — Школа — ул. Ро

стовская — ул. Волгодонская — Дворец шинников — Шинный з-д — к/ст з-д ГОО

Маршрут № 13 — Северо-Восточный район — Машмет (закрыт в октябре 2002 г.)

К/ст Северо-Восточный район — ул. Заводская — ул. Добролюбова — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — ул. Брусилова — ул. Арзамасская — Гвардейский пер. — ул. Нижняя — ул. Поппы Осипенко — Институт Гипрокаучук — ДК им. Кирова — з-д им. Кирова — ул. Лебедева — ул. Менделеева — Школа — ул. Ростовская — ул. Волгодонская — Дворец шинников — Шинный з-д — к/ст з-д ГОО

Маршрут № 14 — ул. Газовая — ул. Острогжская (закрыт в октябре 2002 г.)

К/ст ул. Газовая — Торпедо — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — ДК Машиностроителей — Виадук — з-д Сельмаш — ТТУ — к/т Луч — Девицын выезд — Цирк — ул. 5 Декабря — ул. Колесниченко — ул. Краснознаменная — ул. Одесская — Интернат — АК1149 — к/ст ул. Острогжская

Маршрут № 15 — ул. Циолковского — Отрожка (с марта 2002 г. — ул. Циолковского — Северо-Восточный район)

К/ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — Институт Гипрокаучук — ул. Поппы Осипенко — ул. Нижняя — Гвардейский пер. — ул. Арзамасская — ул. Брусилова — ул. Димитрова — ул. Серафимовича — ул. Минская — ул. Остужева — ул. Добролюбова — ул. Заводская — Северо-Восточный район — ул. Роговского — ул. Саворова — Торговая база — к/д Техникум — з-д им. Ткача — к/ст Отрожка

Маршрут № 16 — Северо-Восточный район — ул. Газовая

К/ст Северо-Восточный район — ул. Шинная — ул. Добролюбова — ул. Остужева — Северный мост — Динамо — Пединститут — ж/д поликлиника — ул. Коммунистов — ж/д вокзал Воронцов 1 — Коммунарский мост — ул. Пехановская — к/т Луч — ТТУ — з-д Сельмаш — Виадук — ДК Машиностроителей — пр-кт Труда — ул. Машиностроителей — Торпедо — к/ст ул. Газовая

Маршрут № 17 — Северо-Восточный район — ул. Перхоровича (с марта 2002 г. — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Перхоровича; с октября 2002 г. — СХИ — ул. Перхоровича)

К /ст ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — к /т «Луч» — Девичий высад — Цирк — Механический з-д — ул. Космонавтов — ул. Матросова — ул. Героев Сибириков — Кооперативная — ул. Южно-Моравская — ул. Молодогвардейцев — ул. Комарова — ул. Шендрикова — к /ст ул. Перхоровича

Маршрут № 19 — Цирк — ул. Перхоровича (по льцевой маршруту; закрыт в феврале 2002 г.)

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибириков — ул. Ворошилова — Цирк — ул. Челюскинцев — ул. Краснознаменная — Песчаный лог — ул. Героев Сибириков — ул. Южно-Моравская — к /ст ул. Перхоровича

Маршрут № 20 — Трампарк № 1 — Студгородок ВПИ

К /ст Студгородок ВПИ — Областная больница — поликлиника «Турист» — Подгородное — бульвар Победы — ул. Лизюкова — ул. Хользунова — к /т «Комсомолец».

Далее по кольцу в одну сторону; ул. Верещагина — 303 Стрелковой дивизии — 5 Стрелковой дивизии — ул. Карпинского — ул. Больница — ул. Леваневского — ул. Транспортная — ул. Вавилова — Пединститут — ж/д поликлиника — ул. Коммунаров — к/д вокзал Воронеж 1 — ул. Комиссаржевской — ул. Плехановская — к /т «Луч» — ТТУ — Сельман — Виадук — ДК Машиностроителей — ул. 9го Января — Красных Зорь — Станкостроительный з-д — Электрооптический з-д — Электросигнальная ТЭЦ-2 — ул. 4й Стрелковой дивизии — ул. Донская — к /т «Комсомолец»

Маршруты движения трамвая в 2003 году:

Список трамвайных маршрутов действующих по состоянию на 1 февраля 2003 года. В 2003 году привнесены изменения в трамвайного пути по ул. Воронежская, поэтому часть маршрутов

была перенесена на соседнюю улицу Краснознаменную на время ремонта (изменения отражены в примечании к маршруту).

Маршрут № 1 — ул. Острогжская — ВРТТЗ

К /ст ул. Острогжская — ул. Краснознаменная* — ул. 20 Летия Октября* — ул. Кольцовская — Ж/д Вокзал — ул. Бунина — ул. Ленина — ул. Вавилова — Рабочий пр-кт — ул. 45 Стрелковой Дивизии — Московский пр-кт — ул. Беговая — к /ст ВРТТЗ

* — маршрут следования на период ремонта трамвайного пути по ул. Ворошилова: с сентября 2003 г. маршрут следует по ул. Ворошилова.

Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ул. Остужева

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибириков — ул. Матросова — ул. Краснознаменная — ул. 20 Летия Октября — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Бунина — ул. Ленина — Северный мост — к /ст ул. Остужева

Маршрут № 7 — ул. Газовая — ул. Усманская

К /ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — Виадук — Завод «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — Работница — Динамо — Северный мост — ул. Остужева — ул. Минская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — к /ст ул. Усманская

Маршрут № 8 — ул. Перхоровича — ВРТТЗ

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибириков — ул. Матросова — ул. Матросова* — ул. Краснознаменная — ул. 20 летия Октября* — ул. Кольцовская — ул. 9-го Января — пр-кт Труда — ул. Соинечная — Ясный проезд — ул. Донская — ул. Беговая — к /ст ВРТТЗ

* — маршрут следования на период ремонта трамвайного пути по ул. Ворошилова: с сентября 2003 года маршрут следует по ул. Ворошилова.

Маршрут № 11 — ул. Циолковского — Завод ГОО*

* На маршруте работал 1 трамвайный вагон.

К /ст ул. Циолковского — ул. Героев Стратосферы — ул. Писбедева — ул. Менделеева — ул. Ростовская — ул. Новосибирская — к /ст З-д ГОО

Маршрут № 17 — СХИ — ул. Перхоровича

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Матросова — ул. Матросова* — ул. Краснознаменная* — ул. 20 Летия Октября* — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Бунина — ул. Ленина — ул. Ломоносова — к /ст СХИ

* — маршрут следования на период ремонта трамвайного пути по ул. Ворошилова; с сентября — маршрут следует по ул. Ворошилова

Маршрут № 20 — ул. Газовая — Студгородок ВПИ

К /ст ул. Газовая — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Бунина — ул. Ленина — ул. Вавилова — Рабочий пр-кт — ул. 45 Стрелковой дивизии

Московский пр-кт — ул. Беговая — ул. Солнечная — ул. 60-й Армии — ул. Шукшина — к /ст Студгородок ВПИ

Маршруты движения трамваев в 2004 году:

Маршрутная схема претерпела сильные изменения по сравнению с 2002 годом. Большая часть маршрутов была закрыта. К концу 2004 года закроется несколько из указанных маршрутов, а еще часть изменит маршрут следования. В скобках указана дата закрытия маршрута в 2004 г., или его изменение.

Маршрут № 1 — ул. Острогжская — ВРТТЗ

К /ст ул. Острогжская — ул. Одесская — ул. Краснознаменная — Песчаный Лог — ул. Кривошеина — ул. Комнастов — Механический з/д — ул. Ворошилова — Девицкий выезд — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Коммунаров — Рабочница — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больница — ул. 45 Стрелковой дивизии — Московский пр-кт — ул. Солнечная — ул. Беговая — Гормолзавод — к /ст ВРТТЗ

Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ул. Острогжская

К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пешотрелецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — Стацион — ул. Чапаева — Цирк — Девицкий выезд — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Бу

нина — Работница — Динамо — Северный мост — к /ст ул. Остужева

Маршрут № 7 — ул. Газовая — ул. Усманская (с ноября 2004 г. — Ул. Газовая — ул. Остужева)

К /ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — Работница — Динамо — Северный мост — ул. Остужева — ул. Мипская — ул. Серафимовича — ул. Димитрова — Гражданский пер. — Хоперский пер. — к /ст ул. Усманская

Маршрут № 8 — ул. Перхоровича — ВРТТЗ

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Ворошилова — Цирк — ул. Кольцовская — ул. 9-го Января — пр-кт Труда — ул. Солнечная — ул. Донская — ул. Беговая — к /ст ВРТТЗ

Маршрут № 16 — ул. Газовая — Северо-Восточный район (закрыт в ноябре 2004 г.)

К /ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр-кт Труда — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — Работница — Динамо — Северный мост — ул. Остужева — ул. Добролюбова — ул. Заводская — к /ст Северо-Восточный район

Маршрут № 17 — СХИ — ул. Перхоровича (закрыт в ноябре 2004 г.)

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Матросова — ул. Ворошилова — ул. 20 летия Октября — Кольцовская ул. — ж/д вокзал Воронеж 1 — ул. Бунина — ул. Ленина — ул. Лобачевского — К /Ст СХИ

Маршрут № 20 — ул. Газовая — Студгородок ВПИ (закрыт в ноябре 2004 г.)

К /ст ул. Газовая — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — Ж/д Вокзал — ул. Бунина — ул. Ленина — ул. Вавилов — Рабочий пр-кт — ул. 45 Стрелковой Дивизии — Московский пр-кт — ул. Беговая — ул. Солнечная — ул. 60 й Армии — ул. Шукшина — к /ст Студгородок ВПИ

Маршруты движения трамваев в 2007 году:

По состоянию на 1 января 2007 года действовало 4 основных трамвайных маршрута. В дачный сезон открывались 2 дополнительных маршрута, предназначенных для подвоза садоводов к их дачам, расположенным в районе ул. Острогожской:

Маршрут № 1 — ул. Острогожская — ВРТТЗ.

К /ст ул. Острогожская — ул. Одесская — ул. Краснознаменная — Песчаный Лог — ул. Кривошеина — ул. Космонавтов — Механический з-д — ул. Ворошилова — Девичий выезд — ул. 9 го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — ул. Комуннароров — Работница — Пединститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больница — ул. 45 стрелковой дивизии — Московский пр-кт — ул. Солнечная — ул. Беговая — Гормолзавод — к /ст ВРТТЗ

Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ж/д вокзал Воронеж — 1

К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пешестрелецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — Стадион — ул. Чапаева — Цирк — Девичий выезд — ул. 9 го Января — ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 7 — ул. Газовая — ул. Остужева

К /ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр кт Труда — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9-го Января — ул. Кольцовская — ж/д вокзал Воронеж-1 — Работница — Динамо — к /ст ул. Остужева

Маршрут № 8 — ул. Перхоровича — ВРТТЗ (с мая 2007 г. — ул. Перхоровича — ул. Газовая)

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Ворошилова — Цирк — ул. Кольцовская — ул. 9 го Января — пр кт Труда — ул. Солнечная — ул. Донская — ул. Беговая — к /ст ВРТТЗ

Дополнительные маршруты, открывшиеся в летний период года:

Маршрут № 2А — ул. Перхоровича — ул. Острогожская

К /ст ул. Перхоровича — ул. Южно-Моравская — ул. Героев Сибиряков — ул. Матросова — к /ст ул. Острогжская
Маршрут № 14 — ул. Острогжская — ул. Газовая
К /ст ул. Острогжская — ул. Краснознаменная —
ул. Челюскинцев — Цирк — Девичский выезд — ул. Коль-
цовская — ул. 9 го Января — к /ст ул. Газовая

Маршруты движения трамваев в 2008 году:

Маршрут № 1- ул. Острогжская — ВРПТЗ.

К /ст ул. Острогжская — ул. Одесская — ул. Красно-
памённая — Песчаный лог — ул. Кривошеина — ул. Кос-
монавтов — Механический з-д — ул. Ворошилова — Де-
вичский выезд — ул. 9 го Января — ул. Кольцовская — ж/д
вокзал Воронеж 1 — ул. Коммунаров — Работница — Пе-
динститут — ул. Вавилова — ул. Транспортная — Больни-
ца — ул. 45 стрелковой дивизии — Московский пр-кт — ул.
Солнечная — ул. Беговая — Гормо изавод — К /ст ВРПТЗ

Маршрут № 2- Ул. Перхоровича — ж/д вокзал Воро-
неж — 1

К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пешестре-
лецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — Стадион —
ул. Чапаева — Цирк — Девичский выезд — ул. 9-го Января
— ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 7 (нерегулярный) — ул. Газовая — ж/д вок-
зал Воронеж-1

К /ст ул. Газовая — ул. Машиностроителей — пр-кт Тру-
да — Виадук — з-д «Сельмаш» — ТТУ — ул. 9 го Января —
ул. Кольцовская — к /ст ж/д вокзал Во онеж-1

Маршруты на момент закрытия трамваев — апрель 2009 года:

В 2009 году произошло серьёзное сокращение трамвайной сети Воронежа. Полностью был закрыт 7-й маршрут, а самый протяжённый маршрут № 1 был сокращён от ВРПТЗ до вокзала.

По состоянию на 14 апреля 2009 года — последний день работы трамвая — действовали следующие маршруты:

Маршрут № 1 — ул. Острогожская — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Острогожская — ул. Одесская — ул. Краснознаменная — Песчаный лог — ул. Кривошеина — ул. Космонавтов — Механический з-д — ул. Ворошилова — Девицкий выезд — ул. 9-го Января — ул. Колыцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Маршрут № 2 — ул. Перхоровича — ж/д вокзал Воронеж-1

К /ст ул. Перхоровича — ул. Комарова — ул. Пестрелецкая — ул. Матросова — Песчаный лог — Стадион — ул. Чапаева — Цирк — Девицкий выезд — ул. 9-го Января — ул. Колыцовская — к /ст ж/д вокзал Воронеж-1

Выходное

Маршрут № 2 График № 106

Выход 6:37 Поезда Поезда Выход 14:45

	Перх	9-го	Красн	Мир	Вокзал	Вокзал	Мир	Красн	9-го	Перх
					7:13	7:15	7:26	7:43	8:01	8:11
	7:13	8:22	8:39	8:56	9:08	9:10	9:21	9:39	9:56	10:06
			о	т	с	т	о	д		
	10:26	10:45	11:03	11:20	11:32	11:34	11:45	12:02	12:19	12:28
	12:31	12:40	12:54	13:11	13:26	13:28	13:39	13:56	14:13	14:23
	14:25									
Инженер ЦОС Г.И.И. Е.И.И. / Подорожних Г.В.										

График движения трамвайного маршрута № 2. 2009 год

Заключение

Развитие общественного транспорта всегда имело для Воронежа огромное значение, определяя высокий темп жизни мегаполиса и решение социальных и экономических задач.

Воронежский трамвай сыграл особую роль в истории города.

Еще не так давно значительная часть пассажирских перевозок приходилась на трамвай, как на один из основных видов экономически доступного городского транспорта.

Однако произошедшие за последнее время политические, экономические, градостроительные изменения повлекли за собой потерю одного из наиболее социально значимых видов транспортной системы города — трамвая. Безвозвратно оказался утрачен не только сектор рынка, существенный транспортный сегмент, но и важный пласт социальной жизни города.

Логическим завершением деструктивной фазы истории воронежского трамвая как социосистемы стало и сворачивание ряда сопряженных производств и видов деятельности, деформация дальнейшего развития научных и логистических центров управления городским транспортом, транспортных информационных систем и интермодальных транспортных схем, обострение некоторых экологических и социальных проблем.

Иными словами, город оказался без социально значимого транспортного будущего.

Администрация Воронежа не раз пыталась изменить ситуацию, но заметных результатов добиться не удалось. В силу отсутствия единой и скоординированной стратегии развития городского общественного транспорта воронежский трамвай с его развитой инфраструктурой и социальным потенциалом так и не стал опорой экономического и социального развития города.

Вместе с тем, после закрытия трамвая в Воронеже остаются надежды на восстановление движения рельсового общественного транспорта. 15 мая 2009 года был под-

писан протокол о намерениях строительства скоростного легкорельсового транспорта с компанией «Мостгеоцентр», предполагающий создание в Воронеже сети скоростного транспорта.

В интервью воронежским СМИ 22 июля 2009 года мэр города Сергей Колиух сделал обнадеживающее заявление: «От трамвая никто не собирается отказываться. Они обязательно будут курсировать по городу, только по совершенно новой маршрутной схеме и даже сами трамваи будут совершенно новые, скоростные, бесшумные. Просто на той старой схеме через центральную часть города этого невозможно добиться».

Предполагается, что весь правый берег Воронежа будет охвачен трамвайным сообщением, в том числе будет построена новая скоростная линия в микрорайон Шилово от ул. Острогжской.

Воссоздание трамвайного движения стало одной из основных частей обновления генерального плана развития города. Вместе с этим остаются и надежды на возрождение воронежского трамвая.

Использованная литература

Книги:

Технический и финансовый доклад о постройке воронежского городского трамвая. — Воронеж, 1915.

Сушкин Н. Соображения о стоимости постройки и эксплуатации Воронежского городского трамвая. — Воронеж. — 1915

Воронеж. Справочник — Воронеж, 1932. — 60-72 с.

Докучин В. И. Воронеж. — Воронеж, 1938. — 65 с.

Воронеж. Справочник-путеводитель. — Воронеж, 1953. — 185-188 с.

Суворов В. Г. Свет над Верхним Доном. — Воронеж, 1981. — 14-26 с.

Кутарев М. И. Воронежская энергетика на рубеже веков. — Воронеж, 2002. — 296 с.

Попов П. А. Воронеж. История города в названиях улиц. — Воронеж, 2003.

Варшавин В. А. Воронежский перекресток. — Воронеж, 2003.

Попов П. А. Старый Воронеж. — Воронеж, 2009. — 217-223 с.

Периодические издания:

На городских магистралях. — 1965-2001.

Городская коммуна // Воронежский телеграф. — 1914. — 11 янв.

Воронежский трамвай // Воронежский телеграф. — 1914. — 11 марта.

Воронежский трамвай // Воронежский телеграф. — 1914. — 28 марта.

К постройке трамвая // Воронежский телеграф. — 1916. — 18 окт.

К постройке трамвая // Воронежский телеграф. — 1916. — 6 дек.

К постройке трамвайных выгонов // Воронежский телеграф. — 1916. — 30 окт.

Трамвай // Воронежская коммуна. — 1926. — 16 мая.

Воронеж с трамваем// Воронежская коммуна. 1926. — 16 мая.

Открытие трамвайного движения// Воронежская коммуна. — 1926. — 18 мая.

Три года трамвая// Воронежская коммуна. — 1929. — 16 мая.

50 млн. пассажиров. Пять лет Воронежского трамвая// Воронежская коммуна. — 1931. — 15 мая.

Лукин К. Ускорить выпуск моторных вагонов// Воронежская коммуна. — 1932. — 15 марта.

Десятилетие Воронежского трамвая// Воронежская коммуна. — 1936. — 16 мая.

Воронежскому трамваю 15 лет// Воронежская коммуна. — 1941. — 16 мая.

Понов П.А. Дом для первого трамвая// Коммуна. — 1988. — 30 авг.

Будущее нашего транспорта// Молодой коммунар. — 1968. — 8 фев.

Еще один маршрут// Коммуна. 1977. 30 дек.

Городской электротранспорт// Коммуна. — 1979. — 25 янв.

Открыт маршрут №3// Молодой коммунар. — 1986. — 23 фев.

Трамвай над морем// Труд. — 1986 — 13 марта.

Дорога станет быстрее// Коммуна. — 1986. — 2 авг.

Абакумов А. Владеть заводом имеем право// Воронежский курьер. — 1991. — 8 мая.

Абакумов А. Людям надо дать возможность зарабатывать// Воронежский курьер. — 1991. — 25 сен.

Все хорошо, прекрасная маркиза// Воронежский курьер. — 1991. — 29 окт.

Коноплев С. Рабочий день начинается с пения петухов// Молодой коммунар. — 1995. — 5 авг.

Кройчик С. Водитель — диспетчер// Московскийсомолец. — 1995. — 7 дек.

Плаксин О. Воронежскому трамваю — 70 лет// Коммуна. — 1996. — 16 мая

Шпоррин Л. Предсмертная вагония// Воронежский курьер. — 1996. — 26 нояб.

Время сворачивать рельсы? // Воронеж. Вести. — 2001. — 20 апр.

Воронежскому трамваю 75 лет// Коммуна. — 2001. 16 мая

Баранникова О. Трамвай сходит с рельсов на пет// Воронежский Курьер. — 2001. — 17 мая.

Прощай, вечерний трамвай// Воронежский курьер. — 2001. — 29 мая.

Заяц задавил трамвай// Трибуна. — 2001. — 26 сент.

Воронежские трамваи доживают свой век// МОЕ. 2001. — 3 окт.

Сорокин А. Осторожно, двери закрываются// Комсомольская правда. — 2001. — 11 дек.

Сарычев В. Голубой вагон не только песня// МК в Воронеже. — 2001. — 13-20 дек.

Прощай, мой старый трамвай// Воронеж. Вести. — 2002. — 29 марта.

Плаксин вышел из трансa// Воронеж. Вести. — 2002. — 15 мая.

Чаплин К. Горэлектротранс умер. Да здравствует «Чин-транс»? // Берег. — 2002. — 31 мая.

Долинина Н. Трамваи здесь не ходят// Берег. — 2002. — 30 авг.

Забастовщиков накажут, закрыв трамвайный парк №1// Комсомольская правда. — 2002. — 2 дек.

Открытое письмо работников ВГЭТ// Коммуна. — 2002. — 6 дек.

Мэрия зачистила рельсы от трамваев// Коммерсант. — 2002. — 10 дек.

Арестовали трамвайное депо// Труд. 2003. 28 фев.

Подгайный Б. Торги пока неуместны// Воронежский курьер. — 2003. — 7 марта.

Цветков А. Так вымирают трамваи// Воронежский курьер. — 2003. — 7 марта.

Слезы на рельсах// МК в Воронеже. 2003. — 9 16 апр.

Трамваи вымирают// Коммуна. — 2003. — 2 мая.

Гладков М. Трамвайное фиаско: прошлое и будущее// Воронежский курьер. — 2003. — 20 мая.

Минаков Е. Электротранспорт — это фантастика? // Молодой коммунар. — 2004. — 31 янв.

Тысячей поцелуев покрою умную голову трамвая// Коммуна. — 2004. — 6 окт.

Купите трамвайчик// Труд. — 2005. — 13 сент.

Кто виноват в развале электротранспорта// МОЕ. — 2006. — 6 фев.

Коррупция госорганов способствует уводу имущества// Коммерсант. — 2006. — 16 мая.

Парк коммерческой застройки// Коммерсант. — 2007. — 16 мая.

Автобус протаранил трамвай// МОЕ. — 2007. — 7 авг.

Трамвай, что мечтал породниться с чугушкой // Пантограф. — 2008. — №№ 1, 2.

Трамвай идет в тупик? // Коммуна. — 2008. — 7 июня.

Воронеж без трамвая — опасная утопия// Берез. — 2008. — 8 авг.

Городские проблемы. Уходит трамвай// Коммуна. — 2009. — 28 марта.

Трамвай умер, да здравствует трамвай? // Комсомолецкая правда. — 2009. — 25 апр.

Воронеж остался без трамваев// МОЕ. — 2009. — 27 апр.

Изгнание трамвая продолжается// Коммуна. — 2009. — 15 мая.

Возле цирка убрали трамвайные рельсы// МОЕ. — 2009. — 26 мая.

За деньгами ВЭБа выстроилась очередь// Коммерсант. — 2009. — 21 авг.

Второй этаж — он сложный самый// Аргументы и факты. — 2009. — 9 сент.

Шпальные районы// МОЕ. — 2010. — 18 мая.

Оглавление

Предисловие	3
I. История города Воронежа	5
II. История Воронежской конки	16
III. История трамвая в городе Воронеже	27
IV. Инфраструктура Воронежского трамвая	90
Трамвайное депо №1.....	90
Трамвайное депо №2.....	92
Трамвайное депо №3.....	95
ВРТТЗ.....	98
Трамвайные мосты Воронежа.....	110
Северный мостовой переход.....	110
Вогрэсовский мост.....	114
V. Маршруты движения Воронежского трамвая	117
Заключение	145
Использованная литература	147

Художественно-краеведческое издание

Андрей Андреевич Фурсов

История Воронежского трамвая

Верстка В.С. Чудаков

Корректор М.Г. Цигрева

Редактор А.А. Фурсов

Обложка — В. Назимкин

Издательство «Кварта».

394077, Воронеж-77, а/я 90.

Тел/факс (4732) 75-55-44

Лицензия Исконпечати РФ ЛР №065143

Подписано в печать 21.06.2010. Формат 70х100/16.

Бумага мелованная. Гарнитура Букман. Печать офсетная.

Усл. п. л. 10. Заказ №4130 Тираж 320.

Отпечатано в типографии «Новый взгляд»

г. Воронеж, ул. Славы, 13 «а», тел. (4732) 72-73-73

Схема трамвайных маршрутов, действующих в городе Воронеже в 1989 году.





Обозначения на схеме:

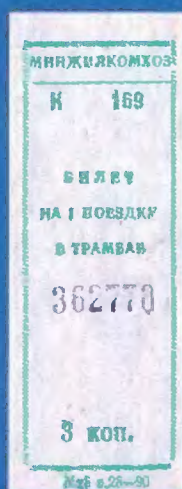
- Трамвайная линия и маршруты
- Служебные и неиспользуемые трамвайные линии
- Трамвайное депо

Используемые сокращения:

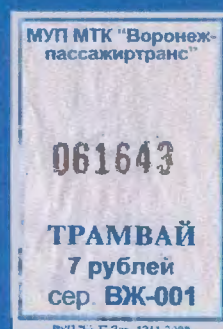
- Ул. — улица
- Пр-д — проезд
- Просп. — проспект
- Наб. — набережная
- Пер — переулок



Проездной билет для учащихся на проезд в муниципальном электротранспорте — трамвае и троллейбусе на один календарный месяц в 2002 году.



Билет на одну трамвайную поездку в 1990 году.



Билет на одну трамвайную поездку в 2008 году.

Воронеж 2010 Кварта

Андрей ФУРСОВ

История Воронежского трамвая



1926 — 2009